auto sport 2019年9月20日号（隔週金曜日発売） 2019年9月6日発売 第56巻第18号 通巻1514号
No.1514
オートスポーツ 2019 9/20号

auto sport

Drive on the edge

2019 INDYCAR
今季2勝目

世界に負けるな!

佐藤琢磨

Rd.14ポコノ／Rd.15ゲートウェイ

「理不尽な非難」と「絆」

マージン、ゼロ。
ヤバい奴らがやってくる。

特集: 2019 FIRST CONTACT

SUPER GT × DTM

日独開戦前夜、敵を知れ Part.2



F1 Round 13 ベルギーGP

IGTC 鈴鹿10時間耐久

［インタビュー］ダニエル・リカルド
“あの笑顔”を曇らせる手加減ナシの13問

— 追悼 — アントワーヌ・ユベール

FIA F2ベルギー戦レース1
戦慄のクラッシュにより死去


SAN-EI
CORPORATION

R.I.P. Anthoine Hubert



［追悼］

アントワーヌ・ユベール

FIA F2ベルギー戦レース1
戦慄のクラッシュにより他界

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos） Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：LAT

悼まれる〝若きヒーロー〟の死

8月31日（土）現地時刻18時35分、アントワーヌ・ユベールの短い生涯と、有望視されていた彼のレーシングキャリアの幕はあまりにも早く閉じられた。親友だったシャルル・ルクレールとピエール・ガスリーにとってもユベールの死はとくに衝撃的な出来事であり、ベルギーGP決勝前夜、ふたりは共に時間を過ごし親友を失った悲嘆に暮れた。翌日の決勝スタート前、ガスリーは「アントワーヌのためにこのレースに勝ってくれ」とルクレールに声を掛け、その願いのとおり、ルクレールは見事にそれをやってのけ、ユベールに勝利を捧げた――。

ユベールはルクレールとガスリー、さらにエステバン・オコンと同時期にレースキャリアをスタートさせた。カート時代にはU-18ワールドチャンピオンシップで11、12年と2年連続で総合3位。その後、F4初年度ではいきなり11勝、10ポールポジションを挙げてチャンピオンに輝くという、これ以上ないほどの離れ業を演じる。しかし翌年から参戦したフォーミュラ・ルノーで状況は一変し、初年度は優勝がなく、翌15年もランキング5位と低迷。この時点で環境を変える必要があったことは明白で、16年からファン・アメルスフォールト・レーシングで欧州F3へ参戦を開始した。17年はルノーが支援を申し出て、いよいよ本腰を据えてレース活動ができるかと思われたが、ルノーのヤングドライバーズプログラムに空きがなく断念。そこでGP3の強豪ARTグランプリに加入するも、ジョージ・ラッセル、ジャック・エイトケン、福住仁嶺といった強力なチームメイトとのバトルに直面する。ユベールを含む4人はシリーズを席巻しトップ4を独占したが、ユベールは福住の次となるランキング4位だった。

その成長スピードはライバルや親友らと比べて遅かったかもしれない。だが、間違いなく彼もまたフランスモータースポーツ黄金世代の一翼を担う若者だった。そして、そのチャンスは18年にやってくる。ARTでの2年目のシーズンで見事シリーズ王者に輝き、F2へのステップアップの権利を得たのだ。長い期間、苦しい現実に直面することもあったが、この成績を得たことで、ルノーから待望のフルサポートを受けることが決まった。それは同時にフランスの自動車メーカーが自国にF1を戦える有望な若者がもうひとりいることを悟った瞬間だった。

今季はアーデンHWAに加入し、F2に参戦。マシンの競争力はトップレベルとは言い難かったが、モナコとポール・リカールで勝利を挙げ、ランキングでも総合8位、ルーキーでは2番手の位置につけていた。シーズンの終わりにはルノーRS19のテストをアブダビで行なう計画も進行していたという。やっと、今後続いていくであろう成功の道が見え始めていた矢先、22歳という若者のキャリアはスパ・フランコルシャンの地で儚く終わってしまった。

← 関連記事の詳細は66ページへ

アウェー&ホーム。

≪インディカー第15戦ゲートウェイ優勝≫

逆境からの「反転攻勢」、そして「絆」

ポコノ後の琢磨はアメリカというアウェーにいた
インディカーキャリア最大のピンチだったかもしれない
それを、1週間でホームに戻してしまった
シーズン終盤、週末から週末の激動10日間——

Interview：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）まとめ：auto sport
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT／INDYCAR

——ゲートウェイでは走り出しからクルマが安定していました。

琢磨：オーバルは2日間の開催。1回のプラクティス後に予選で、最後のプラクティスは決勝に向けたセッティング。実質1時間でクルマを仕上げるのは非常に難しい。その意味では持ち込みからコンペティティブな仕上がりだったと言えます。ショートオーバルはクルマがそこそこ決まっていないと、スリップの恩恵を受けても前についていけない。最近はどのタイプのオーバルも全開率が低いですが、ショートオーバルは今回のように毎周ブレーキを使うコースもあって、セッティングの良し悪しが顕著に出る。今回はとくにタイヤの使い方が非常に大きなカギで、優勝を決めた最大の要因は最後のイエローの前までに僕があのスティントでどれだけタイムを稼いでいたかにありました。ストレッチしないといけない部分では燃費を稼ぎながら他車と一緒に走った。でも、それによってこっちのペースが抑えられているときは抜くことができた。マルコ（アンドレッティ）、（ライアン）ハンター－レイ、（ジェイムス）ヒンチクリフ。どのケースでも引っかかっていたらその後が苦しくなっていたはずで、コース上でしっかり抜けたことが大きかった。そこそこの周回数を彼らの後ろで走っていたけど、そこで燃費を稼いだり、タイヤに負荷をかけすぎなかったりという意味ではいい方向に働きました。

——どんなイメージでスタートを迎えましたか？　イン側で前に2列。

琢磨：5番手です。

——1コーナー5番手キープですか？

琢磨：互いにもっとスペースを残すべきだと、みんな言っていたけど、今回


INDYCAR


H.Matsumoto

スタートで13番手にダウン
３列目イン側からスタートした琢磨は、１コーナー進入でイン側から琢磨を追い抜こうとしたヒンチクリフから接触を受け、フルカウンターを当てた。このときに琢磨の外側にいたハンター－レイに軽く接触。お互いクルマにダメージはなかったようだが、琢磨は13番手に大きくポジションダウン。８周目には16番手に落ちてしまった（as）

Lap Chart (Top 3 + Pole-Sitter)

Pit Stop
Fastest Lap

42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	Lap/Grid	Driver	Pos.
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	Newgarden	1
																																												2
																																												3
																																												4
																																										30	Sato	5
																																												6
																																												7
																																												8
																																												9
																																												10
																																												11
																																												12
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	30	30	30	30	30	30			13
		20																																		14	14	14	14	14	14			14
20	20		20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	20	20	20	20	20				15
		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	20						20			16
																																										20	Carpenter	17
																																												18
																																												19
																																										14	Kanaan	20
	30																																											21
30																																												22

の1コーナーではまったく違っていましたね。

――琢磨選手は前についていっている感じでしたが、黒いクルマが来た。

琢磨：はい。ぶつけられて、こちらはスピンしそうでした。2回もフルカウンター。アウト側にはライアンがいた。ポートランドに来てから話したときは、見えていたし、大丈夫だったよって言っていましたけどね。

――それで13番手に落ち、その後最後尾にダウン。少し早めのピットインとしたのは、ハンドリングも悪いし、少し早くてもいいか、と？

琢磨：ピットウィンドウは広いし、他車と同じ戦略では上がっていけないので、フレッシュタイヤでクリアなペースで走ろうと。シークエンスを変えて一気に追いつけるのであれば追いつこうという作戦に切り替えました。

――あそこでは性急にセッティングを変えたりしなかったんですよね。

琢磨：物理的には変えていないけど、相対的には変わってきます。夕方スタートのナイトレースでスタート後に気温が下がることと、路面にラバーが乗ってきて状況がすごく変わることで。そのトラックコンディションに合う方向へクルマが戻ってくると僕は考えていたので、それを待っていました。

――路面変化およびクルマの状況を2回のスティントで判断して……。

琢磨：徐々に変えていきました。ただ、できることは基本的に限られています。ピットストップではフロントウイングとタイヤの内圧しかないですね。

――それをどうすればいいのかを読めていて、非常にうまく行ったと。

琢磨：はい。

――ただ、燃料が厳しくなる可能性も出てきた。第1、第2スティントから燃費セーブを始めていましたか？

琢磨：はい。第3、第4スティントが最も速くて最も長かったと思いますが、現状のなかでベストを尽くすしかないですよね。シークエンスを変えたことで僕はラップダウンになっていますから、まずはラップバックする機会を作らないといけない。まわりが入っても自分はステイアウトすることでラップバックが完了するわけですから、ストレッチしながら好機を待った。リードラップ復帰後の基本作戦も同様です。でも、重要なのはトラフィックのないクリアエアのなかでどれだけ走れるかというところでした。最初マルコに引っかかっていて、マルコの前にはライアンがいた。ライアンは先に行きそうで、置いていかれるのは嫌だなと。ただ、最初はなかなか抜けなかった。彼らもタイヤがフレッシュで、似たようなペース。そのうちマルコが苦しそうなのが見えてきたので、急接近して抜くときだけ予選で使うようなミクスチャーに変えて抜いた。そこからは燃費作戦で、ライアンに追いついてから同じようにパワーベストで抜きました。いまのパッケージはダウンフォースがかなり低い。かつ、今年のショートオーバルはブースト圧が上がったから、ストレートが短くなったようなもので、抜くのはかなり難しかったけど、うまくタイミングを合わせて抜けた。それに、あの2台の後ろでタイヤを温存で

Lap Chart (Top 3 + Pole-Sitter)

95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43
																																													2	2	2	2	2	2	2	2
																										2	2	2	2	2	2																					
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2																											
																																									2			2								
																																2	2	2	2	2	2	2	2	2												
																																										2		14								
																																													14							
																																											2									
14																																														14	14	14	14			
20	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14																									14	14	14
	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20		20	20	20	20	20											20		14						20			
																									20						20	20	20	20	20	20	20	20	20	20										20	20	20
																										14	14	14	14	14												20										
																															14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14										
30	30	30	30	30	30																																						20	20				20				
						30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30															20	20	20					
																															30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30										
																																											30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

Pit Stop
Fastest Lap
Lapped down

きてもいました。トラフィックのなかでは普通、タイヤを温存するのが難しい。乱気流に乗っているし、ダウンフォースが落ちているので、スライドしてしまうんです。抜こうと頑張ってスライドするとタイヤを使っちゃいますが、攻めるべきタイミングで一気に抜けた。受けるダウンフォースはたしかに低かったけど、前に抑えられていてペースも低かった。1周25秒5を切るペースがあのときのタイヤに高い負荷をかけていたというのを後になって知るわけですが、25秒5より遅いときはタイヤが壊れる前のギリギリのところでも走れる。彼らをパスした後は摩耗が適度で、グレイニングも出ず、ブリスターも出ていない、フィーリングもかっちりした良い状態にありました。その後は燃料が軽くなるからタイヤへの負荷が少し落ちる。その状態でペースを上げたら、タイヤが音を上げなかった。それで25秒1や2の速いペースを実現できた。燃料を使い切るまでかなりのハイペースで、僕の直近で走っていた人より1周コンマ5秒以上も速い。それを20周やったことで、ものすごく前に行けた。その2台や他車を見たりすることで、自分のペースがいいなというのも分かった。前半は分かりませんでしたけどね。いずれにしても、今回はタイヤのデグラデーションがとても大きかったので、それを逆手に取り、みんなが苦しんでいるとき、いかに自分がそこでゲインできるか、そして自分が苦しまないかというところで頑張ろうと。そして、タイヤからレスポンス良くいけるぞという感触を得たときにはしっかりペースを上げ、一気にタイムを稼ぐ。そのふたつを最終スティントのひとつ前にできたことが大きかった。そのときは本当に楽しく走っていましたね（笑）。

燃料ギリギリでのピットイン×2

グリーン中の44周目にピットインしたことで、琢磨はラップダウンに。リードラップに戻るべく、イエロー中の66周目にピットストップを行ない、119周目にリードラップに復帰した。まもなくピットインしようかというところで3回目のイエローが発生。タイミングは琢磨に味方したが、ピットクローズドが長引いたことで、燃料が本当にギリギリという状況に。写真はイエロー中の124周目のピットイン。（as）

LAT

——そして、最終スティントでは途中まで2番手を引き離せていた。

琢磨：そのひとつ前のスティントではピットに入る周までファステストを連続していたので、当然クルマの状態もいい、タイヤも自分としては使いこなせていると思っていた。最後のスティントは前に誰もいない。最もダウンフォースを効率的に使える状態にいたら、無理はしないけど、ハイペースでもタイヤを充分に保てると思っていました。後ろはトニー・カナーンで、みんな基本的にほぼニュータイヤ。最後のスティントになることは分かっていたので、リスタートを決め、後ろを一気に2秒離せたのは大きかった。でも、それ以上差をつける理由はないので、今度は自分のタイヤもしっかり温存。50周ありますからね。だから、自分としては25秒台前半をキープしようと思っていたけど、このタイヤはニューからだと、いくらクリーンな状態でしっかりダウンフォースを得て走っても、絶対的なペース、絶対的な負荷がもう臨界点を超えてしまっていたようでした。左リヤがギブアップしちゃった。バイブレーションが出始め、グレイニングも出始めて、リヤが滑り出した。その兆候が見えたのが15周目くらいで、まずいと思ってペースを少し落としたり、アンチロールバーやウエイトジャッカーを調整して右後ろを助ける方向に振ったりしたけど、間に合わなかった。

——でも、ライバルも同じような傾向にあったんですよね？

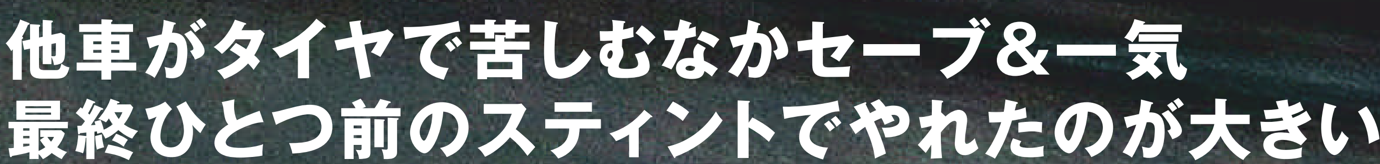
琢磨：トニーはね。僕と同じように20周くらいしたらペースが落ちた。なので、僕らの間隔は大きくは変わらなかったのですが、今度はエドが来た。

——彼も琢磨選手と同じ197周目に最後のピットストップをしていた。

琢磨：最終スティントではピットインするのと

148	147	146	145	144	143	142	141	140	139	138	137	136	135	134	133	132	131	130	129	128	127	126	125	124	123	122	121	120	119	118	117	116	115	114	113	112	111	110	109	108	107	106	105	104	103	102	101	100	99	98	97	96
2	2	2	2	2	2													2	2	2	2	2	2	2																2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2								30	30	30																									
																									2	2	2	30																								
																												2	30	30																						
																													2	2																						
																															30	30																				
																		20	20	20	20	20	20	30							2	2	30	30	30				2													
																								20									2	2	2	30																
30	30	30	30	30	30	30	30	30		30	30	30	30	20	20	20	20																			2	2							14	14	14	14	14	14	14	14	14
14	14	14	14	14	14				30					30	30	30			30	30	30	30	30		20	20	20	20									30	2														
						14	14	14	14	14	14	14	14				30	30											20	20								30	30	30												
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	14	14	14					14	14	14	14							20	20	20	20	20						30	30	14									
																	14	14	14	14					14	14	14	14	14							20	20						30	30	30	30	30	30	30	30		
																														14	14	14	14	14	14			20	20	20	20	20									30	20
																																				14	14	14	14	14	14	14	20	20	20	20	20	20	20	20		30
																																																			20	

Lap back



他車がタイヤで苦しむなかセーブ&一気
最終ひとつ前のスティントでやれたのが大きい

Special Interview with **Takuma Sato**

同じタイミングでイエローが出た（121周目、192周目）。ふたつともストレッチしていて、ピットに入ろうというときにイエロー。グリーン下であと1周しか燃料が持たないのに、ピットクローズドになってしまった。イエロー下ならおそらく4周くらいは持つけど、それ以上はヤバい。とくに最後のイエローではピットクローズドが5周目に突入。だから、すべての経験を駆使して、1ccもムダにしないよう、ていねいに乗って。そのうち燃料タンクが空になり、コレクタータンクに最後の燃料が移った状態でピットレーンに入った。その2回（124周目、197周目）は両方ギリギリだったけど、後者のほうがより危うかった。

――ピットアウトしたら引き続きラップリーダーだった。それは理解できていたんですか？

琢磨：できないですよね、普通（笑）。まわりの多くがたまらずピットに入り、僕から1周ラップダウンになっていた。

――リードラップにいたのは4台だけ。

琢磨：ラッキーと言えばラッキーだったけど、その4人のなかで先頭を走っていたのはあのペースを持ち合わせていたからですよね。

――トップであることはどうやって知ったんですか？

琢磨：ステアリング上の順位表示がピットアウト直後もP1だったんです。リフレッシュされていないだけだと思っていたら、タワーも30番が一番上。もしやと思って。でも、まだ信じられなくて、ピットに聞いたんです。ピットもちょっと驚いている感じでした。

Lap Chart（Top 3 + Pole-Sitter)

201	200	199	198	197	196	195	194	193	192	191	190	189	188	187	186	185	184	183	182	181	180	179	178	177	176	175	174	173	172	171	170	169	168	167	166	165	164	163	162	161	160	159	158	157	156	155	154	153	152	151	150	149
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30																																							
14	14	14	14	2	14	14	14	14	14	14	14																																									
20	20	20	20	14	20	20	20	20	20	20	20	14		30	30	30											2																									
2	2	2	2	20	2	2	2	2	2	2	2	20					30											2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
													14					30	30	30	30	30	30																													
													20	14	14	14								30																												
												2		20	20	20	14	14	14	14	14	14	14	14	30	30																										
													2				20	20	20	20	20	20	20	20	14	14	30																									
														2	2										20	20	14																									
																2	2									2	20																									
																		2	2	2	2	2	2																													
																								2	2			30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
																												14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
																												20	20	20	20	20																				
																																	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

Pit Stop
Fastest Lap

—大チャンスになった。

琢磨：間違いなく勝てると思いました。前のスティントでは誰よりも速かったわけですから。誤算は先ほどもお話したように、フレッシュで出ていったタイヤがキツくなってきたこと。予想していなかった。すごくリラックスして、滑らせないように問題なく走っていたのに、それでもなってしまった。その時点で残りは20周くらい。エドには残り5周くらいでほぼ追いつかれた。ペース的には抜かれちゃうから、そこで頑張って踏ん張らないようにしたんです。後ろについても、乱気流で抜くのは難しい。だったら、仕掛けられたときに対応できるような余力をタイヤに持たせておこうと。それで、意図的にペースを上げなかった。無線を聞いている限り、残り2周で背後につかれ、最終周に向こうが仕掛けてくるだろうと。そこでは絶対に前に行かせないようなスピードとラインを取らなきゃいけないと考えていました。

—そして、完全に追いつかれた。

琢磨：アクセルを踏みすぎるとスピンしちゃうような状態だったので、外側のグレー（路面が汚れているエリア）に乗っちゃダメだし、大事に行きすぎても抜かれる。緊張感がすごく高かった。だけど、こんな状況でセントルイスに来て、奇跡のような展開になった。残り1マイル。応援してくれた人たちのためにも、何があってもこのクルマを絶対に先頭でゴールに導こうと。それを達成できて、本当にうれしかったです。サポートしてくれたファンの方々、関係者、チームのクルーひとりひとり。最高の形でお礼を言えました。

ポコノからの数日間

—ポコノで嫌なことがあり、レース後もいろいろなことがあった。ゲートウェイにはどんな気持ちで入ったんですか。

琢磨：精神的に疲れました。いままでＳＮＳを通じてコミュニケーションすることはほとんどしてこなかった。でも、今回ばかりは発信しました。みんな真実を知らないでいろいろな意見を述べている。意見はいいのですが、決定事項のように決めつけていた。いわれのないことも言われた。それに対して黙っているわけにはいかない。だから、自分としては動いてもいないのに動いたというのは間違いなのだから、事実としての証拠は見せたかったんです。あとはもう、見たほうの判断ですが、僕の発信を見て、意見が１８０度変わった人もすごく多かった。ドライバーも含めて。ちゃんと見ている人は僕と同じように見ていた。ダリオ（フ

INDYCAR

5台のマルチクラッシュに

２番手スタートのロッシの加速が鈍く、ストレートに入るとまもなく、ハンター・レイと琢磨がロッシに追いついた。その後、スリーワイドになってから接触とアクシデントが発生。琢磨とハンター・レイのクルマはイン側のウォールにヒット。コントロールを失ったロッシのクルマも２台と絡みながらアウトに流れていき、そこに避け切れなかったローゼンクヴィスト車が琢磨車に突っ込む形となって、琢磨車はひっくり返った状態でハンター・レイ車の右側に乗った。(as)

黙っているわけにはいかない
事実としての証拠を見せたかった

Todd Dziadosz / LAT

Pos.	Driver／Lap	248	247	246	245	244	243	242	241	240	239	238	237	236	235	234	233	232	231	230	229	228	227	226	225
1	**Sato**	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
2	Carpenter	20	20	20	20	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
3	Kanaan	14	14	14	14	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
4					2	2	2	2	2							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5			2	2						2	2	2	2	2	2										
6																									
7	Newgarden	2																							
8																									
9																									
10																									
11																									
12																									
13																									
14																									
15																									
16																									
17																									
18																									
19																									
20																									
21																									
22																									

Pos.	Driver／Lap	224	223	222	221	220	219	218	217	216	215	214	213	212	211	210	209	208	207	206	205	204	203	202
1	**Sato**	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
2	Carpenter	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
3	Kanaan	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
4		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5																								
6																								
7	Newgarden																							
8																								
9																								
10																								
11																								
12																								
13																								
14																								
15																								
16																								
17																								
18																								
19																								
20																								
21																								
22																								

ランキッティ）は真っ先にロッシたちが上がってきたと発言していましたね。トロントで言い争った（セバスチャン）ブルデーも同様、心強かったですね。携帯の通知を切ってもいろいろな声が聞こえてきますし、気持ち的にはいいものではありませんでした。でも、チームが声明を出したように、すごく多くのバックアップ、サポートをしてくれたし、とても多くのインディカーファンが、自身の前回のツイートでは否定的だったけど、これを見て考えが変わったよって言ってくれた。そうした人たちの気持ちがすごくありがたかったですね。それをもってのゲートウェイだったから、いいレースをしたいと思っていた。そして、あの状況になった。勝ちは絶対に譲れないですよね。

――ハンター－レイがロッシの左に行ったのは見えていましたよね。

琢磨：はい。

――ロッシが遅くて、琢磨選手はすごい勢いで外から抜いていった。まだストレート上。ターン2でハンター－レイと競るかもと思っていましたか？

3台の真後ろにいた車両のオンボードカメラでは……

You Tubeに上がっている、3台の真後ろを走っていたグレアム・レイホール車のオンボード映像のキャプチャー写真。（上から）ロッシに追いついたハンター－レイと琢磨。まず、ハンター－レイがロッシの左側へ。その後、琢磨もロッシの右側へ。琢磨の加速が鋭く、パスの勢い。しかし、直後に接触が発生した。グレアムは中央付近から左側に移動していっているので、ロッシ車と琢磨車の間隔は見てとれない。しかし、前3台の動きを見てみるにはこの映像が参考になるかもしれない。この動画ではグレアムの後ろにいたヒンチクリフ車のオンボード映像も含まれており、その映像からのほうが路面のシーム（舗装の継ぎ目）の走り具合は分かりやすそうだ。（as）



「Motorsports on NBC」のYou Tube動画より

1997-98年 INDY LIGTHS／99年 CART参戦 **服部尚貴の視点**

車載映像は相手が寄ってきている錯覚を起こしやすい

ジャッジに携わる側からは違った見方もある。スーパーGTでドライビングスタンダードオブザーバーを務め、CART（現インディカーシリーズ）に参戦経験もある服部尚貴氏の話が興味深い。「今回のは3台だからジャッジは難しいものになるだろうなと。日本で言うレーシングアクシデントになるだろうと思っていました。GTの場合、検証の際にはオンボード映像を使うことは基本的にはありません。というのも、オンボード映像は相手が寄ってきているような錯覚を起こしやすいんです。それで、検証にはサーキットの定点カメラの映像を使っています。コーナー進入での接触などは正面からの定点映像が最も分かりすい。イン側のクルマがアウトに動いていったというケースが多いですね。一方、ドライバーの観点から言うと、実際は動いていたとしても、自分はまっすぐ走っていたという意識・イメージであることが多く、違うことを言っているという意識はない。だから、接触では相手が当たってきた、と主張することが多くなるんです。先ほどのコーナーでの接触のケースで補足すると、アウトからコーナーに入っていきたいというドライバー心理が働いて、というのが大きな理由のひとつでしょうね」。

琢磨：いや、全然。僕のほうが勢いがあったし、速かった。

――2台抜く勢いで、クリーンにディクソンの後ろくらいでターン2に入っていくイメージだったと。

琢磨：はい。まして、僕が彼らを抜こうとしているとき、僕はアクセルを緩めていますからね。それは僕のオンボード映像でも聞こえます。アクセルを緩めるのは、ロッシが左にいるということを僕が分かっているからなんです。分かっていなかったら、アクセル全開で行って、左に切り込んでいくはず。それができないだろうって思ったからアクセルを抜いた。アクセルを抜いても、ディクソンとのクロージングレートを充分に保ちつつ、この2台をいい勢いで抜いていっているのは自分でも分かっていたんです。

――ハンター－レイはロッシを抜く勢いがあったように見えました。

琢磨：はい、抜くには充分な勢いがありました。ただ、彼は1台で左に行った。空気抵抗を全面に受けて。だから、僕のほうは、ある意味集団のストリー

H.Matsumoto

サポートしてくれたファンや関係者チームクルーに最高の形でお礼を言えた

ムがまだここにあるので、その恩恵を受けてスピードはライアンより断然伸びていたんです。

――そういうシナリオだったのなら、あそこを保っている権利もありますね。

琢磨：はい。

――ただ、アボイダブルコンタクト30号車というものが残っちゃっている。

琢磨：そうですね。

――ジャッジ前に、エビデンスをもっと多く見てほしかった。

琢磨：スリーワイドはホールドレーンで、前提として動いてはいけない。だけど、巻き込まれたドライバーのなかにいたことは事実だから、それをどう今後に活かすかが一番大事。たしかに僕はまっすぐ行ったけど、ほかの2台が動いたことで間隔が狭まってぶつかった。自分も最大のリスクマネージメントをしなくてはいけないのであれば、まっすぐ行ったことを見直す必要があります。直進自体はレーシングルールとしては間違っていない。でも、避けるくらいの勢いでもっと2台との差を開けておくべきだった、というのはいまだから言える。だから、あそこから学ばないといけないと思っています。

――次戦のスタートで被害を受け、最後尾まで落ちたのに優勝した。スマートかつクリーンにレースをしたから勝った。その意味では、自らの主張を証明できたということでもありますね。

Round 15 Bommarito Automotive Group 500 results

Pos	SP	Car	Driver	Team	Engine	Lap	Time Down	Pit Stops	Running Reason Out
1	5	30	Sato, Takuma	Rahal Letterman Lanigan Racing	H	248	――――	4	Running
2	17	20	Carpenter, Ed	Ed Carpenter Racing	C	248	0.0399	4	Running
3	20	14	Kanaan, Tony	A.J. Foyt Enterprises	C	248	2.2459	5	Running
4	6	19	Ferrucci, Santino (R)	Dale Coyne Racing	H	248	4.1935	3	Running
5	4	22	Pagenaud, Simon	Team Penske	C	248	6.2741	4	Running
6	18	59	Daly, Conor	Arrow Schmidt Peterson Motorsports	C	248	8.0200	3	Running
7	1	2	Newgarden, Josef	Team Penske	C	248	13.8050	4	Running
8	9	28	Hunter-Reay, Ryan	Andretti Autosport	H	248	14.9394	4	Running
9	12	88	Herta, Colton (R)	Harding Steinbrenner Racing	H	248	17.1010	4	Running
10	22	98	Andretti, Marco	Andretti Herta with Marco & Curb-Agajanian	H	248	18.4657	3	Running
11	10	10	Rosenqvist, Felix (R)	Chip Ganassi Racing	H	248	19.8590	4	Running
12	7	5	Hinchcliffe, James	Arrow Schmidt Peterson Motorsports	H	247	-	4	Running
13	11	27	Rossi, Alexander	Andretti Autosport	H	247	-	4	Running
14	15	26	Veach, Zach	Andretti Autosport	H	247	-	4	Running
15	19	23	Kimball, Charlie	Carlin	C	247	-	6	Running
16	14	7	Ericsson, Marcus (R)	Arrow Schmidt Peterson Motorsports	H	247	-	6	Running
17	21	4	Leist, Matheus	A.J. Foyt Enterprises	C	246	-	4	Running
18	16	15	Rahal, Graham	Rahal Letterman Lanigan Racing	H	226	-	4	Mechanical
19	2	18	Bourdais, Sebastien	Dale Coyne Racing with Vasser-Sullivan	H	189	-	3	Contact
20	8	9	Dixon, Scott	Chip Ganassi Racing	H	136	-	4	Mechanical
21	13	21	Pigot, Spencer	Ed Carpenter Racing	C	131	-	3	Contact
22	3	12	Power, Will	Team Penske	C	52	-	1	Contact

Leader Summary

Car	Driver	Laps Led
19	Ferrucci, Santino	97
30	Sato, Takuma	61
2	Newgarden, Josef	50
5	Hinchcliffe, James	20
88	Herta, Colton	10
98	Andretti, Marco	4
7	Ericsson, Marcus	2
59	Daly, Conor	1
10	Rosenqvist, Felix	1
18	Bourdais, Sebastien	1
12	Power, Will	1

Caution Summary

No	Duration	Total	Reason for Caution
1	2 to 5	4	Spin: Car 7 in Turn 4
2	54 to 68	15	Contact: Car 12 in Turn 4
3	121 to 129	9	Contact: Car 7 in Turn 4
4	133 to 140	8	Contact: Car 21 in Turn 4
5	192 to 204	13	Contact: Car 18 in Turn 4

Chassis: Dallara l Engine: C=Chevrolet, H=Honda
Tire: Firestone l (R) : Rookie
Fastest Lap: 180.604 mph (24.9164 sec) on Lap 10 by 2 - Josef Newgarden

琢磨：はい。それに、僕以上に悔しい思いをしたファンの方々にスカッとした気持ちになってもらえたかなって。

――（テレビ中継解説者の）ポール・トレイシーもおめでとうを言いに来た。

琢磨：調子いいですよね、ポール・トレイシー！（笑）

――いろいろ言っていましたからね。

琢磨：彼はテレビ局のミーティングで自分は間違っていたから撤回すると、自分から言ったと聞いています。彼はレース前、真実はみんな見れば分かるよと。騒いでいる人たちがいても、実害としてのペナルティはなかったんだからいいじゃんと。だから、おまえに必要なのは勝つこと。勝ちまくれ。と僕に言っていた。

――優勝でひと区切りがついたのは本当に良かった。今年2勝。3勝するとチャンピオンの可能性もあるシリーズですから、そういうマテリアルであるということをついに数字でも残した。

琢磨：最終戦ラグナセカをなんとかいい成績で終えたいですね。


SAN-EI
CORPORATION

マージン、ゼロ。
ヤバい奴らがやってくる。

S.Noma/IMC


ultimate
Shell HELIX ULTRA
DHL
bmw-motorsport.com
HANKOOK
HANKOOK



DTM
AUDI
S.Noma/IMC
BMW
S.Noma/IMC

ドイツの「いま」を暴く――

Deutsche
Tourenwagen
Masters

スーパーGTマシンがDTM最終戦に
「参戦」するまで、あとひと月。さらに11月には、海を超えて
ドイツの猛者どもが富士にやってくる
2019年、Class1規定が導入されたDTMは、どんな様子なのか？
彼らは日本のスーパーGTを、どれほど意識しているのか？
取材班はドイツに飛び、現状調査を試みた

Photo：野間 智（Satoshi Noma/IMC）
AUDI／BMW／R Motorsport／DTM



AUDI

S.Noma/IMC

DTM

R Motorsport

AUDI

BMW

3マニュファクチャラー Class1アプローチ分析

ひと足先にClass1規定準拠の車両が走るDTMだが
そのアプローチは3メーカーごとに異なっている
その"落とし込み方"を実車で観察、狙いを推測してみよう

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：auto sport／Audi／BMW／DTM

1



auto sport

2



auto sport

3



auto sport

DTM Class1 Car **Technical Analysis**

Audi RS 5 DTM

AUDI SPORT TEAM ABT SPORTLINE 4 Robin Frijns / 51 Nico Müller
WRT TEAM AUDI SPORT 21 Pietro Fittipardi / 27 Jonathan Aberdein
AUDI SPORT TEAM PHOENIX 28 Loïc Duval / 99 Mike Rockenfeller
AUDI SPORT TEAM ROSBERG 33 René Rast / 53 Jemie Green

ベースは継続も ルックスを18年から一変

ベース車両はRS 5で2018年と変わらない。だが、イメージは一変した。その最大の要因はフロントグリルの処理が激変したことだ。18年のアウディRS 5 DTMは、ベース車をイメージさせるメッシュ処理のグリルがはめ込まれていた。グリルは非貫通で、メッシュ処理は市販車のイメージを受け継ぐ装飾に過ぎなかった。背に腹はかえられないということだろう。19年のRS 5 DTMはフロントグリルがほぼ全面的に開口部になっている。メッシュの装飾は消え、ベース車の面影を残すのはグリルの輪郭とRS 5のバッジだけになった。エンジンが4.0ℓ V8自然吸気から、スーパーGT GT500と同じ2.0ℓ直4直噴ターボになり、インタークーラーの搭載が必要になって、フロント開口部の増大が必要になったのだ。入口の面積が大きくなれば、出口の面積も大きくなる。ボンネットフードの開口部も大きくなり、これらインレットとアウトレットの形状と配置がメーカーごとの特色になっている。

auto sport



4

auto sport

Bodywork

ボンネットは GT500 GT-R風

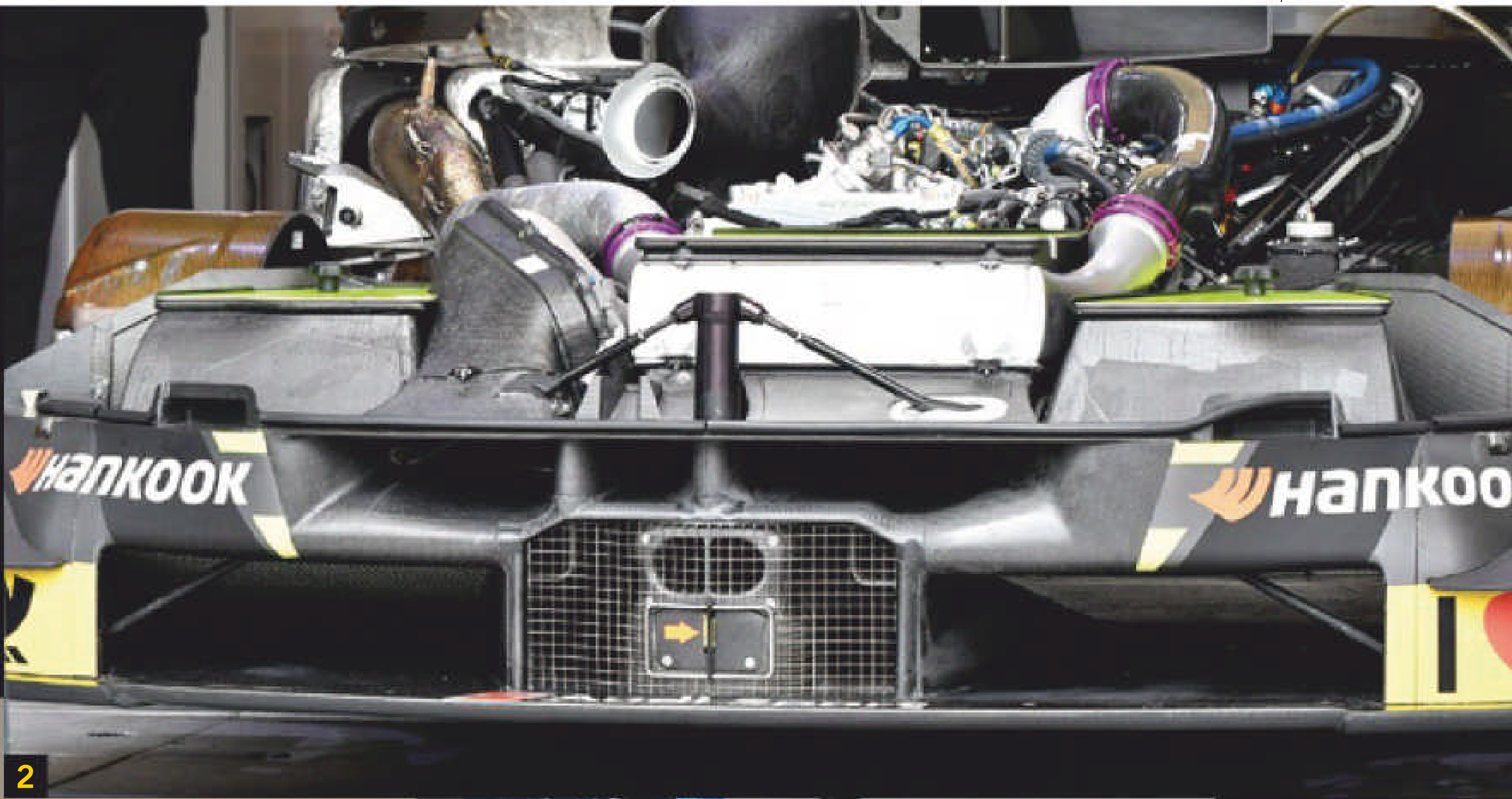
1 18年までボンネットフードにはラジエターのアウトレットしか存在しなかったが、ターボエンジンに切り替わったことでインタークーラーの搭載が必要になり、アウトレットの追加が必要になった。アウディRS 5 DTMは内側の開口部をインタークーラー用、外側をラジエター用とし、明確に分離している。GT500勢ではニッサン／ニスモの形態に近い。2 3 フロントグリル部分を見ると、中央部に山型の非貫通部分があり、開口部をすべて使っていないことが分かる。非貫通部分の裏側にスプリッターを釣るステーが隠れており、これを避けるためだろうか。開口部を塞いでいる様子も確認できるが、この部分はコクピットのベンチレーションに用いているのかもしれない。4 ディフューザーは18年のDTMとの比較で高さが30㎜低くなり、17年以降のGT500と同一スペックとなった。デザインライン下の一部開発が認められるGT500と異なり、DTMの空力は全車共通である。

Engine Bay

超ロングなエキマニが鎮座

1左ページで分かるように、アウディのエンジンの特徴は長いエキゾーストマニフォールド。その長さゆえに大きく盛り上がったエキマニをカバーで包み込んでいる。エキマニの熱害が周辺の機器に及ばないようにするためだ。ベンチレーションのダクトと同様、エキマニバッグに送風するダクトもボンネット裏に配されているのだろう。2フロントバンパーの写真を見ると、下段左右はラジエター用、上段左７割はインタークーラー用で、右側３割は吸気取り入れ口だろうか（ラジエターダクトとインタークーラーに挟まれているのはエアフィルター？）。3V8エンジン時代は左右にテールパイプを振り分けていたが、19年はGT500同様に右側のみで、出口位置は前寄り。

auto sport



2

3



auto sport

1

Others

スロットルは
シングルタイプが義務付け

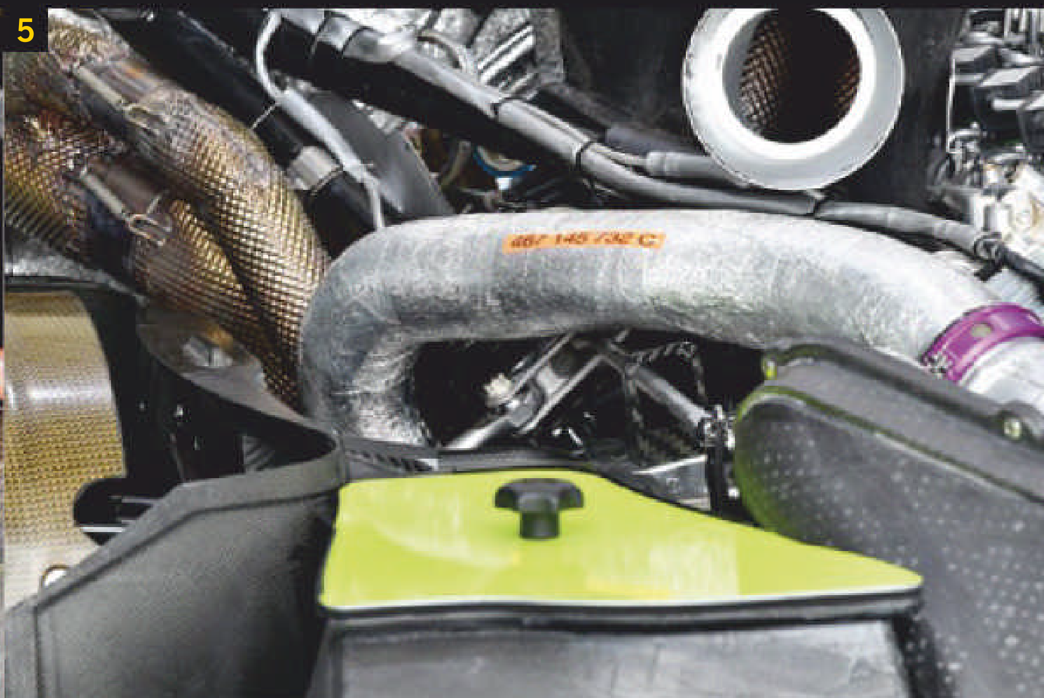
4 5サスペンションを構成するコンポーネントは、ダンパーやコイルスプリングに加え、ロッカーアームやアーム類も共通部品（GT500も同様）。インタークーラーからサージタンクに向かう銀色のパイプの先にスロットルバルブが見える。GT500はマルチスロットルを認めているのに対してDTMはシングルが義務付けなので、この位置に付く。VWとアウディのロゴがあることから、量産品を流用しているのだろう。

4

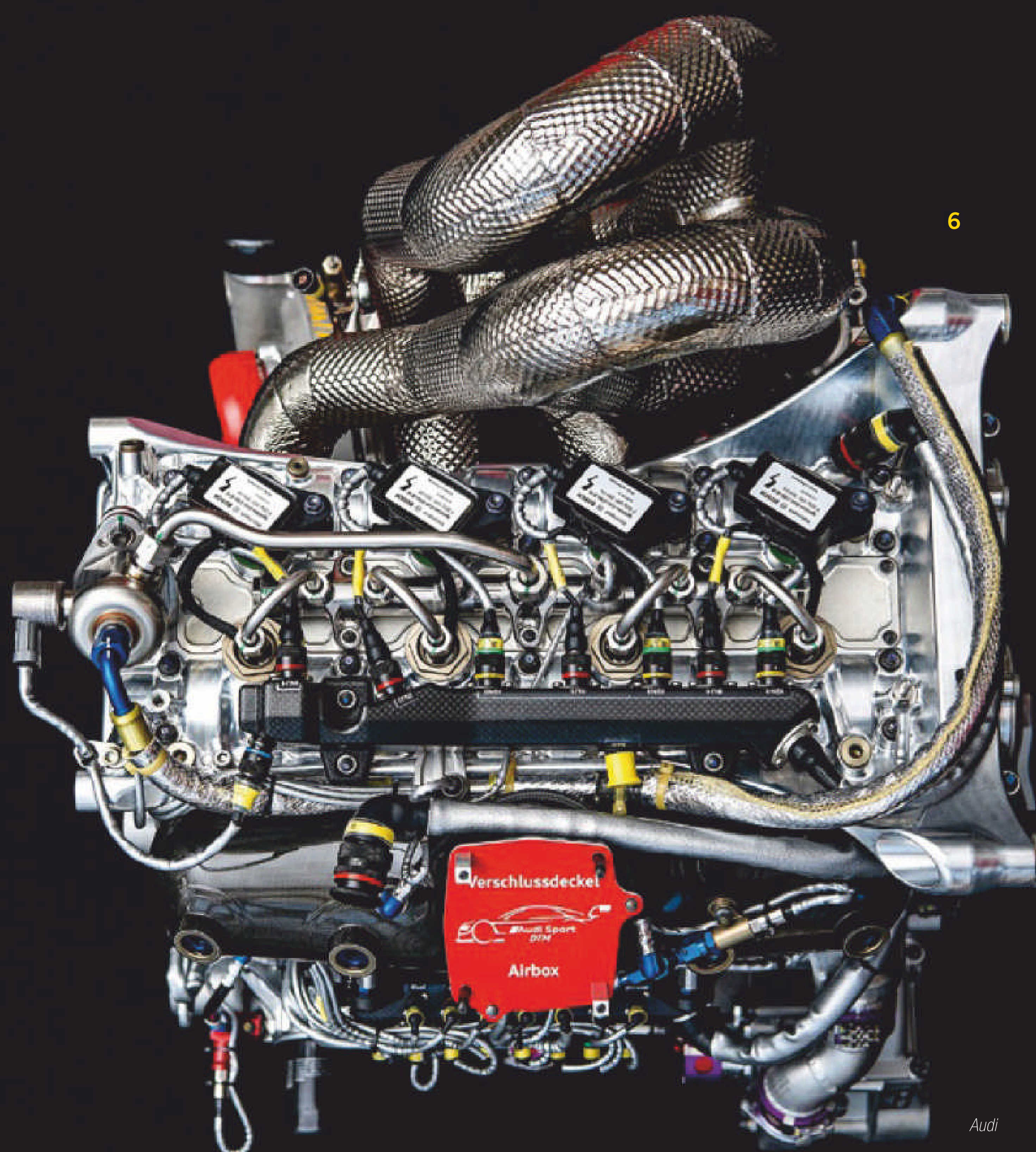


auto sport

5



auto sport



6

Audi

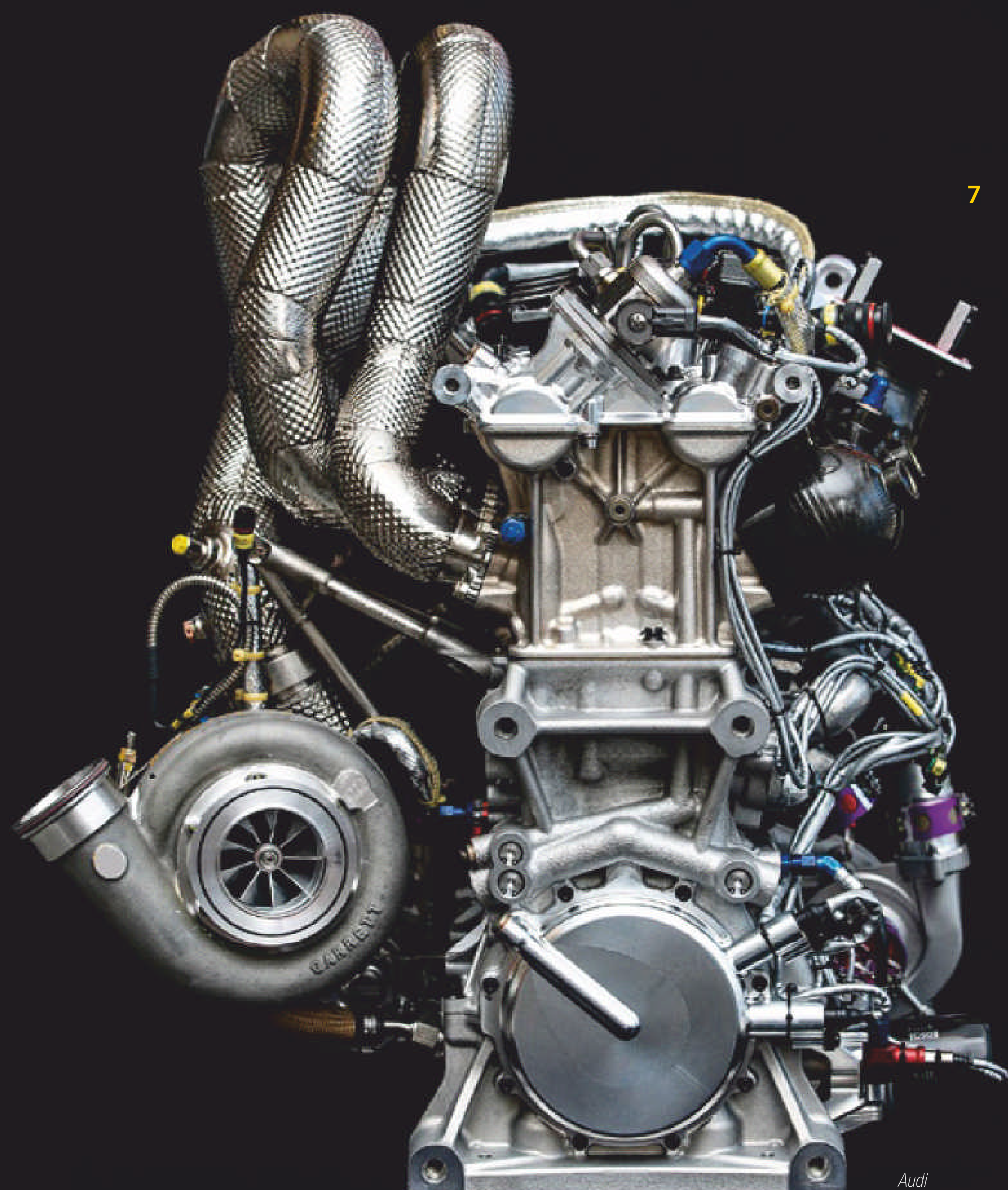
Engine

実用域トルク重視の設計か

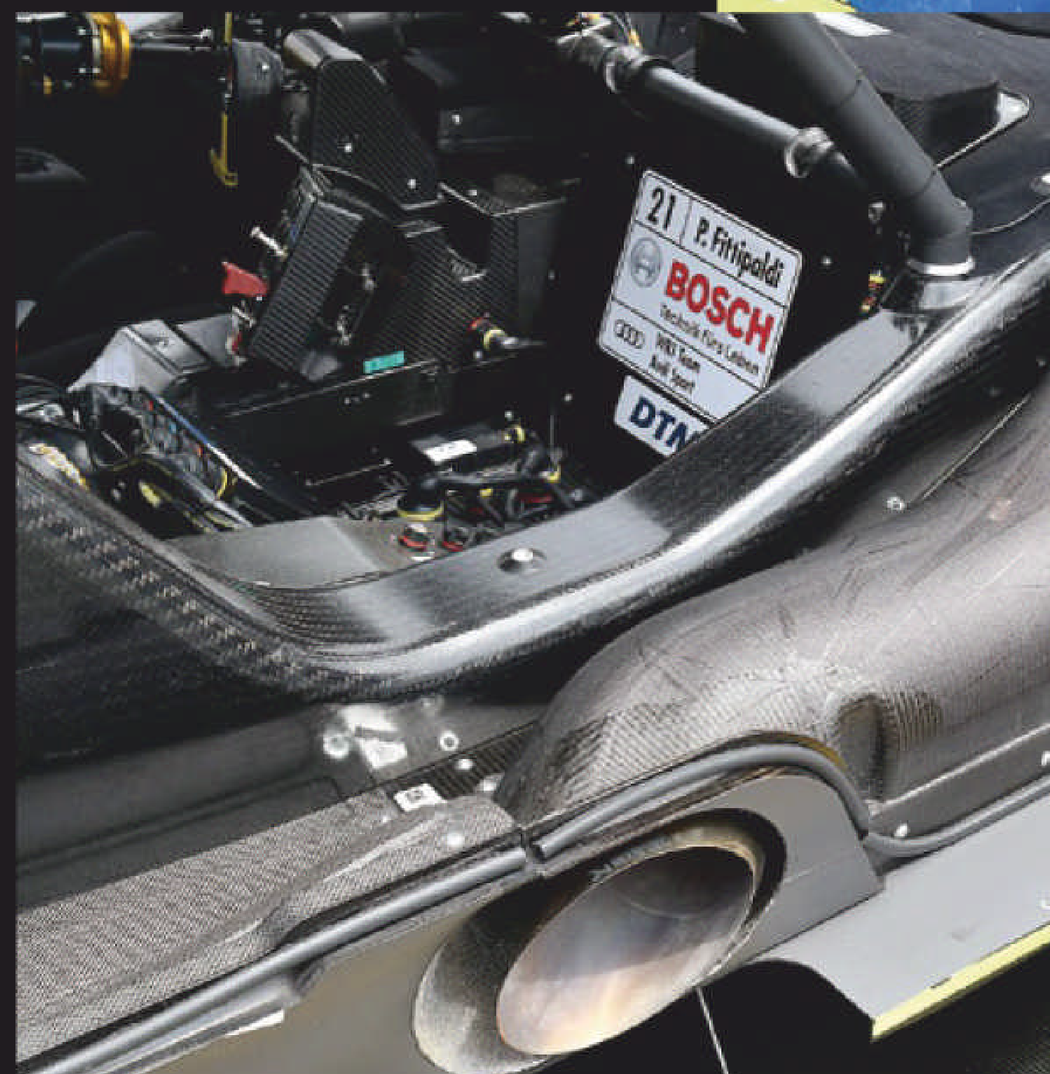
6 7 アウディがClass1規定のために開発したエンジンの特徴は、エキゾーストマニフォールドが長いこと。ただ長いだけではなく、1番と4番、2番と3番の気筒をいったん集合させたうえでさらに合流させ、1本にまとめる4-2-1レイアウトを採用したことだ。一般に、4-2-1レイアウトは中回転域のトルク向上に効くとされている。エキマニを長くすれば重量増になるし、パッケージング面でも苦労を背負い込むことになるが、ネガティブな側面を跳ね返すほどのメリットが得られると判断したのだろう。開発期間中は4気筒特有の振動に苦しみ、それが原因でベンチを壊したとも伝わるが、公開されたエンジンは極端にスリムで、ムダな肉が一切ないように見える。直噴インジェクターの最大噴射圧はDTMとGT500で異なっており、DTMは350barに規定。GT500は14年当初の規定である200barを継続する。アウディの高圧燃料ポンプは排気側カムシャフトで駆動している。

auto sport

Audi
RS 5 DTM


7

Audi



BMW M4 DTM

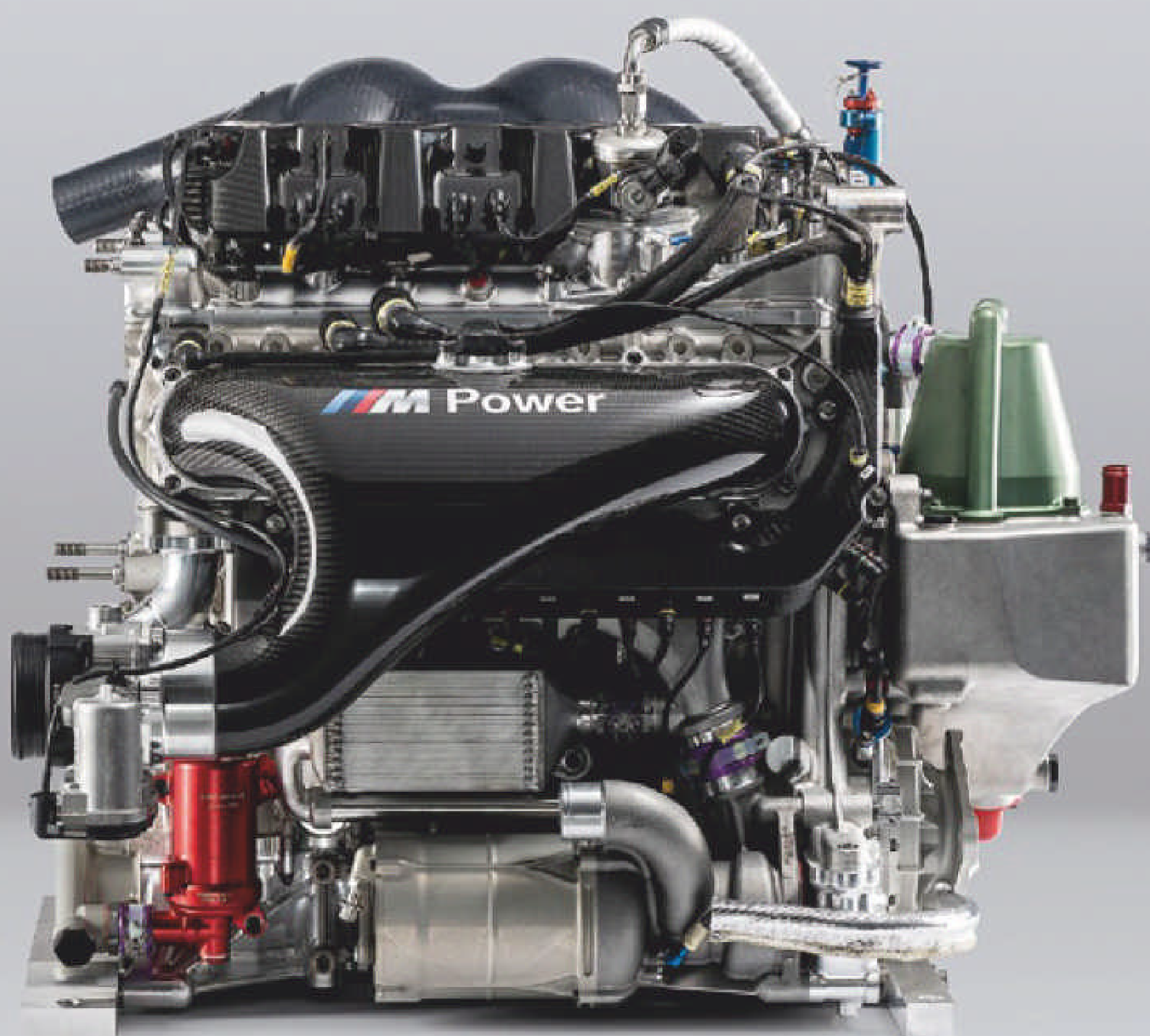
BMW TEAM RMG 7 Bruno Spengler
11 Marco Wittmann / 16 Timo Glock
BMW TEAM RBM 25 Philipp Eng
31 Sheldon van der Linde / 47 Joel Eriksson

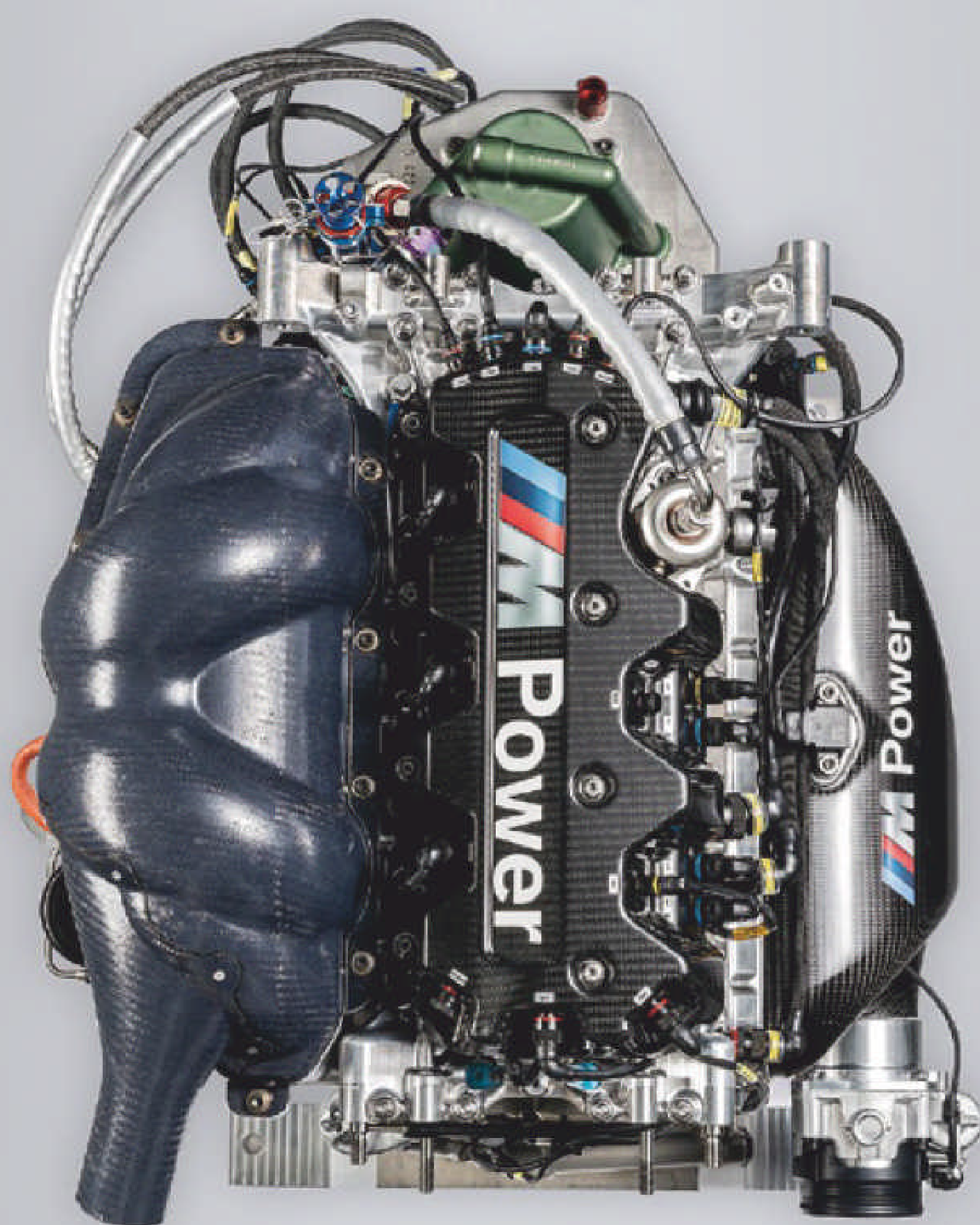


レース用エンジン開発に強み

BMWもベース車は2018年と同じだ。M4 DTMを、19年に導入されたClass1規則に合致させた格好である。ベース車のイメージが薄れているアウディとは対照的に、BMWはベース車のイメージをよく保っている。18年まではフロントバンパーとグリルの境目にEU規格のナンバープレートを設置することが義務付けられていたが、新規則導入にともない廃止された。18年までは非貫通でよかったフロントグリルを空気の通り道として使わなければならない事情が、ナンバープレートの廃止に作用したのだろうか。フリックボックスの仕様も含め、デザインライン下の空力開発は認められておらず、このエリアは共通部品で、BMWやアストンマーティンと同形状。アウディは16年までLMP1向けにディーゼルターボエンジンを開発していた経験をエンジン開発の強みとする一方、BMWは70年代にレースにターボエンジンを持ち込んだ先駆者としての経験と実績をアピールする。

BMW





BMW

DTM



Engine

吸排気系などアウディとは大きく異なるアプローチ

GT500が2.0ℓ直４直噴ターボエンジンに切り換えたのが2014年。遅れること５年にしてDTMが追随した格好だ。アウディやBMWが開発したエンジンには、５年間の技術の進化が投影されている。GT500に参戦するレクサス、ニッサン／ニスモ、ホンダのエンジンを参考にしたことは想像に難くない。そのせいか、初めて設計したエンジンにしては洗練されている。アウディもそうだが、BMWのエンジンも駄肉がついているようには見えずスリムだ。アウディとBMWのエンジンを見比べてみると、インタークーラー〜サージタンクのレイアウトは異なるし、高圧燃料ポンプの位置が異なる。アウディは排気側カムシャフトで駆動するのに対し、BMWは吸気側で駆動。エキマニはアウディが4-2-1レイアウトなのに対し、BMWは4-1だ。ただし、タイミングギヤをねじり振動面で有利なエンジン後端に配置している点は共通。必然的に補機類の位置も重心点に近い後ろ寄りになる。

auto sport

auto sport



5

4

auto sport

auto sport

BMW
M4 DTM




auto sport

2

3

1

auto sport

Engine Bay

I/Cの空気は下から上へ

1 アウディとBMWのエンジン単体写真が示すように、アウディはサージタンクの上側でインタークーラーからの空気を迎え入れているのに対し、BMWは下側から迎え入れている。お互いのやり方を意識して、あえて違うアプローチを選択したのではないかと勘ぐりたくなるほど、エンジンルーム内のレイアウトは両者で異なる。インタークーラーの空気は右から左に流すのが一般的だが、BMWは下から上の流れだ。2 右側キドニーグリルの外側の端にある2段重ねになった小さなダクトは、上側が室内へ、下側はエキゾーストマニフォールドを包むバッグに向かっている。3 右ドア中ほどにテールパイプ出口を配置し、その後方にルーバーを配置するのはGT500と同じ。



auto sport

7

Bodywork

I/C冷却効率重視？ の斬新なボンネット

4 ボンネットフード開口部のレイアウトは、GT500にも例がなく斬新だ。前後に長い開口部を設けつつ左右で仕切って外側をラジエター、内側をインタークーラーのアウトレットとするのが一般的だが、M4 DTMは独立した開口部を前後に配置。前がインタークーラー用で後ろがラジエター用だ。インタークーラーの冷却効率を重視したレイアウトだろうか。5 そのインタークーラー用アウトレットの前端には、ガーニーフラップ様のフィンが立てられている。デザインライン下がリヤも共通なので、リヤバンパー～ディフューザーの形式はアウディやアストンマーティンと変わらない。6 18年まで2枚翼だったリヤウイングはシングルになり、幅広になった。18年はF1と同じフラップが開くタイプのDRSを採用していたが、19年はウイング全体が後ろに倒れる方式としている。

6

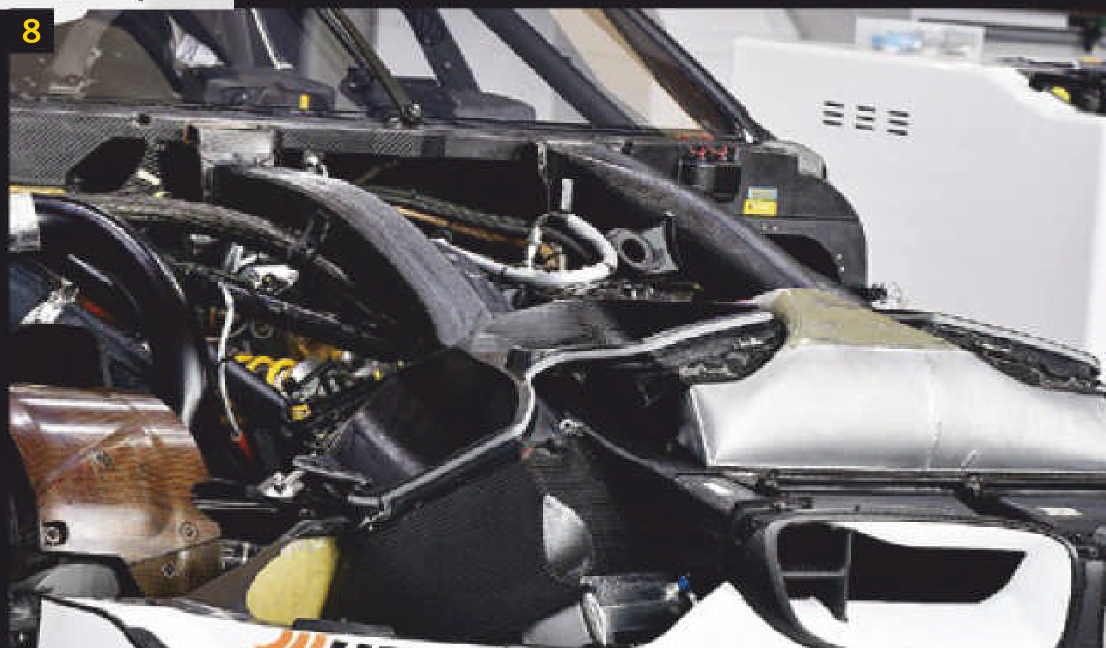


Others

DTMではホイールも共通部品

7 8 ダンパーはマルチマチック製、コイルスプリングはH&R製で、それぞれ共通部品に指定されている。カーボンディスク＆パッドのブレーキシステムはAPレーシング製で、ここまではGT500と共通。DTMではホイールも共通部品に指定しており、17年以降はATS製を使用。GT500では複数のメーカーが参入している。

8



auto sport

tin

Bodywork

Class１規定への合わせ込みに苦労？

特徴的なのは四隅をラウンドさせていること。これは性能要件ではなくスタイリング要素か。スクエアなシルエットのアウディやBMWに比べるとヴァンテージはラウンドが強く、共通ボディワークとのなじみの点で苦労が窺える。ヴァンテージはベース車の車幅が広いため、リヤフェンダーの張り出し幅が他２車よりも狭い。一方、全長は短いので、Class1の規則に合わせるため延長方向でスケーリングしている。



DTM Class1 Car **Technical Analysis**

Aston Martin VANTAGE DTM

R-MOTORSPORT 3 Paul Di Resta / 23 Daniel Juncadella / 62 Ferdinand von Habsburg / 76 Jake Dennis

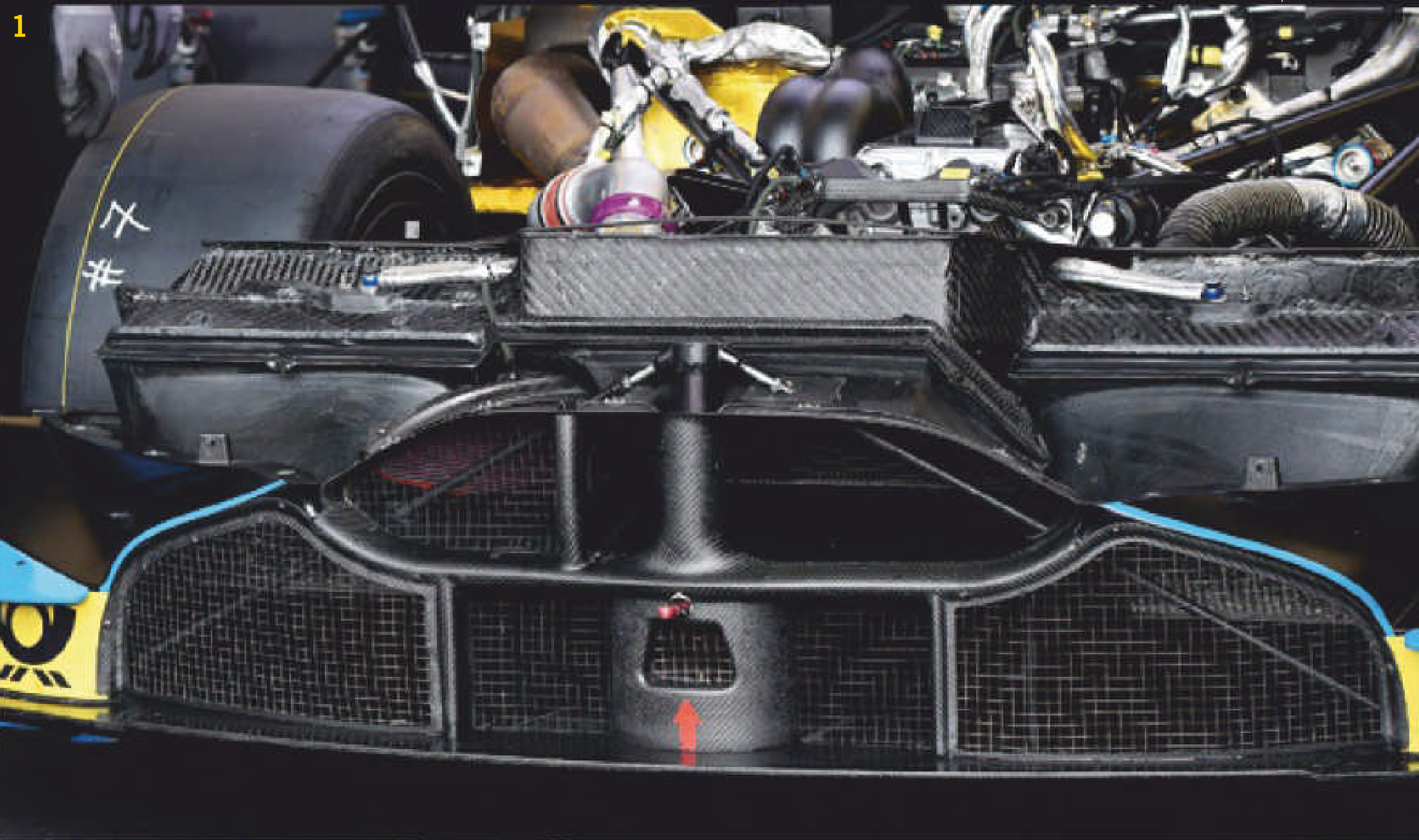


まだまだ開発途上もパートナーは強力

アストンマーティンはDTMの救世主といっていい。18年シーズン限りでメルセデスベンツがDTMから撤退し、エンジン車の競争から電気自動車の競争であるフォーミュラEにシフトすることになった。その結果、19年のDTMはアウディ対BMWの構図になるはずだったが、アストンマーティンが参戦することになったため、三つ巴の構図は保たれることになった。盤石の態勢を敷くドイツ勢に対し、イギリスの高級ブランドが殴り込みをかける格好だ。ただし、開発をスタートしたのが10月下旬になったため準備不足は否めず、19年は実質的にアウディ対BMWの構図になっている。車両の開発は、ブランパンGTシリーズでヴァンテージ V8 GT3を走らせるRモータースポーツが行なう。DTM車両の開発とオペレーションは、メルセデスベンツの中核チームだったHWAとジョイントで実施。ということは、（市販モデルもそうだが）エンジンはメルセデス系との察しがつく。

auto sport

1



Engine Bay

まずは無難にまとめたか

1 2 ベース車がもともと備えているバンパー開口部形状を生かしながら、フロントグリルに開口部を追加し、オリジナルのイメージを極力損なわないように必要な開口部を確保している。左右にラジエターを振り分け、中央にインタークーラーを配置するオーソドックスなレイアウトを採用。少しだけ見えるパイプの様子から、インタークーラーの空気の流れは右→左のようだ。アウディのようにエキゾーストマニフォールドが屹立しているわけでもなく、サージタンクも隠れて見えない（ほどにコンパクト）。高圧燃料ポンプはBMWと同様に吸気カムシャフトで駆動しているが、圧力を高めた燃料の行き先（つまりインジェクターの位置）が気になるところだ。

2

auto sport



auto sport

Aston Martin
VANTAGE DTM

ボンネットの開口部はアウディやBMWと同様、規定目一杯の面積としているだろう。セオリーどおり、内側がインタークーラー用で外側がラジエター用。

[総括] DTM Class1 Carの現在地

2ℓ直4ターボへの変更で各陣営「最適解」を模索中

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：BMW

2019年のDTMはClass1規則を導入したため、空力開発が完全に凍結された。これまで、デザインライン下のエリアはメーカーごとの特色が現れていたが、共通部品となったため、違いを見つける楽しみはなくなった。DTMは「空力開発で競争をしない」と決めたのだ。参戦するメーカーもそこに魅力を感じなかったし、サーキットや各種メディアで参戦車両を目にするファンにとっても、重要な要素でないと判断したのだろう。

ただ、幸いなことに、18年と19年に関していえば外観上の変化はかなり大きく、「なぜそのカタチになった？」と探る楽しみは残っている。4.0ℓ V8自然吸気エンジンから、2.0ℓ直4直噴ターボエンジンに変わったことが影響している。ターボエンジンを搭載することになったため、インタークーラーの追加が必要になった。熱害対策もしなければならず、開口面積を増やさなければ対処できない。これまで、フロントグリルは非貫通にしてドラッグを減らす方向だったが、フロントグリルも空気の取り入れ口として使わないと冷却が間に合わなくなった。ボンネットフードも同様で、開口面積はかなり拡大している。開口部の振り分けにメーカーごとの特色があり興味深い。

DTMは空力開発の機会を奪った一方で、DRS（ドラッグ削減システム）は継続採用した。空力開発の領域を一部残し、DRSは採用しなかったスーパーGT GT500とは対照的な動きだ。これも、双方の文化の違いを反映しているのだろう。エンジンに関して言えば、DTMは瞬間的に燃料流量を増量するプッシュ・トゥ・パスを採用した。ドイツあるいはヨーロッパの人々は、分かりやすい追い越し演出アイテムが好き、あるいはそうしたデバイスの採用に抵抗がないのだろう。

空力に代表されるように、Class1規則のDTMは開発領域が減ることになった。かといって19年型マシンの開発がすんなりいくかというと、そうはならないことが容易に想像できる。まず、エンジン単体は63kg軽くなった。周辺部品を含めても大幅に軽くなっており、重量配分の適正化が必要になる。エンジンの出力は500ps＋αから610ps（プッシュ・トゥ・パス使用時は＋30ps）へと100ps以上出力が上がっているのに、ハンコックが１社供給するタイヤのスペックは18年までと変わらない。エンジンが軽くなったことだけでなく、リヤタイヤへの負担を減らすためにも、重量配分はフロント側に補正したい。

全車共通の空力はスプリッターが短縮され、ディフューザーのボリュームが小さくなった。基本的には、GT500が17年に導入した空力規定に追随した格好で、ダウンフォースは激減する。ダウンフォースが大幅に減ったうえに、エンジンの馬力は増えた。そのエンジンは劇的に軽くなって重量配分の補正が不可欠。そして、タイヤは変化したエンジン出力やダウンフォースに対応した開発を行なっていない。最適化が簡単でないことを物語っている。

「P48」の名称を持つBMWのエンジン部品を見る。前後に車体側との締結ポイントを持つカムカバーはアルミ合金削り出し。強度確保のためのリブが縦横に走っているのが見てとれる。下側が排気側、上側が吸気側の動弁系（フィンガーフォロワー、カムシャフト、バルブ、バルブスプリング）だ。エキマニが4-1タイプであることも分かる。

画像はDTMの今季のメディアガイド。富士スピードウェイのコースを紹介するページも、ちゃんとある。

ドイツのハコ車の「基本」を知る

いまからでも間に合う!

2019 DTM おさえどころ5選

Text & Photo : 中野一史（Kazushi Nakano／本誌）
Photo : 野間 智（Satoshi Noma/IMC）／DTM

DTM

1 令和にコラボ“元年”。Class1規則、ついに導入

すでに前ページまででも見てきたように、DTMとスーパーGT GT500クラスとの統一車両規則「Class1」を今季より採用、マシンを一新したDTM。日本では14年から採用されている2ℓ直列4気筒の直噴ターボエンジンを導入したことにより、タイムは昨年までよりも飛躍的に上がっている **[▶35ページ]**。アウディ、BMWの2メーカーは昨年秋にシェイクダウン、オフの間に開発を進めてきた。

来季は日本のスーパーGTでも足回り等のパーツを共通化した「Class1」規定が導入されるが、DTMで（昨年から先行して）採用されている共通エアロパッケージは日本のスーパーGT戦では採用されず、これまでどおり3メーカー独自の開発が許される（この日本独自規則を通称「Class1プラス」と呼ぶ）。エンジンに関してもスーパーGT戦では、現在も一部メーカーが投入しているプレチャンバーなどの燃焼促進技術が許される予定。なお、来季(以降）は交流戦でのみ、日本のスーパーGTマシンもエアロ・エンジンが「完全Class1仕様」となる見込みだ。

S.Noma/IMC

2 メルセデスが去り、アストンが来た!

長らくメルセデス・ベンツ、アウディ、BMWというドイツの3マニュファクチャラーが参戦してきたが、昨年限りでメルセデス・ベンツが撤退。2メーカーになることでシリーズの先行きは不安視されていた。そこに、以前より噂のあったアストンマーティンが、Rモータースポーツ **[▶52ページ]** として参戦決定。

車両開発が遅れたため、当初は開幕戦でのデビューが間に合わないかも……と危惧されたが、無事に4台のマシンをグリッドに着けている。現状は、アウディ、BMWに対して実力差がある状態だが、今後どこまでパフォーマンスを上げてこられるかが注目される。

K.Nakano

3 DRSとプッシュ・トゥ・パスが「ラスト5周」をショウアップ

DRS（ドラッグ・リダクション・システム）は、リヤウイングが1エレメント（GT500との共通パーツ）となった19年型のマシンでも、引き続き採用されている。1レース最大12周まで、前車とのギャップが3秒以内にあれば使用できる。最後の5周は、このギャップの規定は撤廃され、任意のタイミングで使うことができる（ただしトップを走るマシンは除く）。また、今年からはオーバーテイク促進アイテムとして「プッシュ・トゥ・パス」も採用。こちらは通常95kg/hの燃料流量を5秒間だけ100kg/hにすることで、30馬力程度エンジンパワーをアップさせる仕組みだ。DRS同様、前車と3秒以内に入った際に12回まで使えるが、こちらも最後の5周（又は7分間）は前車との位置関係にとらわれず使用することができる。なお、予選では使用することができない。



DTM

4 土日それぞれ1レース。タイヤ交換義務付け

金曜から走行セッションが始まり、土日にそれぞれ予選・決勝が行なわれるDTMのレーススケジュール［▶32ページ］。予選は20分間の１セッションで、決勝スタートはスタンディングスタートと、このあたりはスーパーGTとは随分異なる。

ハンコックのワンメイクタイヤは、週末を通じて１台あたり７セットのスリックが供給されるため、かなり余裕がある。予選では両日とも２回ずつニュータイヤでのアタックをするのが定石だ。約１時間となる決勝レースでは４輪交換が一回、義務付けとなっている。レース中の給油はなし。また、チームからドライバーへの無線通信が禁じられているため、ピットタイミングの指示などはサインボードが頼りとなる。



DTM

5 交流戦への期待感は高い

スーパーGTのレースカレンダーに特別交流戦が記されているように、DTMの今季のカレンダーにもしっかりと富士スピードウェイのレースは記載されている。さらにDTM最終戦のホッケンハイムにも「with SUPER GT」の文字が光る（右ページ上写真）。DTMにとっても、今年の交流イベントがいかに「新しく」て「特別」なことかが、ここからも分かるだろう。

先日のスーパーGT第５戦には、過密スケジュールのなかITR（DTMプロモーター）代表のゲルハルト・ベルガーが来日（左写真）。ミサノ戦をはじめ今季のいくつかのレースにもスーパーGT関係者が訪れるなど、日独双方で歴史的イベントへの熱量は高まっている。

ノリスリンク戦㊧レポート

The Wonderland.

実感した"熱量"と、スーパーGTとの違い

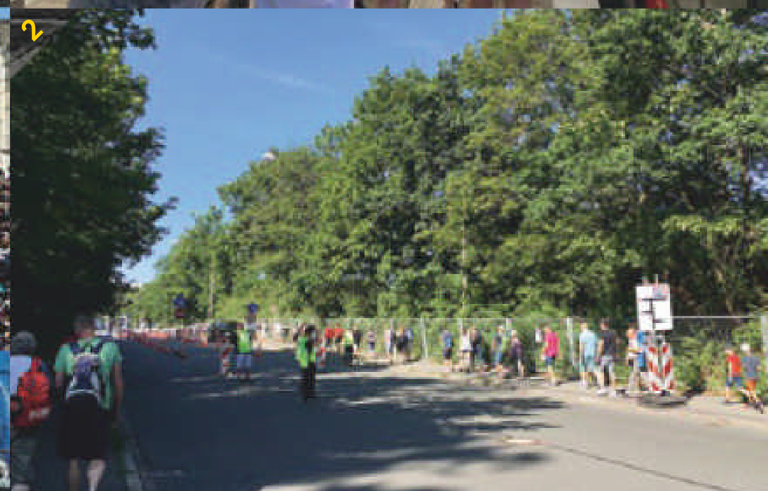
Text & Photo：中野一史（Kazushi Nakano／本誌）

土曜日の朝、ホテルを出て美しい旧市街の風景を横目にニュルンベルク中央駅へと歩く。サーキット最寄りのフランケンシュタディオン駅まで、Sバーン（近郊列車）に乗るためだ。7月上旬、梅雨真っただ中の日本を飛び出してきた身にヨーロッパの朝の乾いた空気は清々しく、真っ青に晴れ渡った空を見上げれば自然と背筋も伸びる。

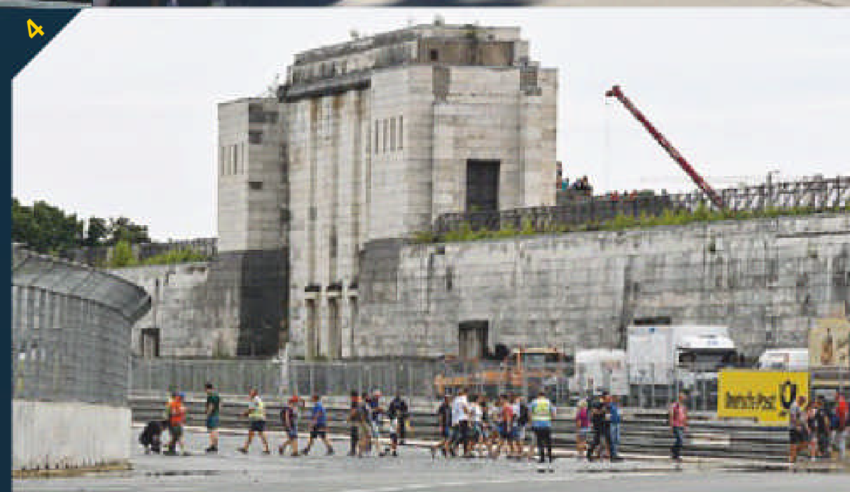
だが、駅のホームに上がったところで、前日とはまったく異なる光景にたじろいだ。狭いホームはDTMを見に行く観客たちで溢れ返っていたのだ。

なんとかやってきた列車へと乗り込み、4駅・10分少々の"満員電車"に耐える。自動車メーカーのTシャツを着ていたり、グッズを手にしたりしている人も多く、子どもからお年寄りまで、みな楽しそうだ。駅に到着すると、雪崩を打って列車の外へ。ゲートまでの道を皆ぞろぞろと歩いていく。その光景を眺めながら、頭の中である思いがよぎった。











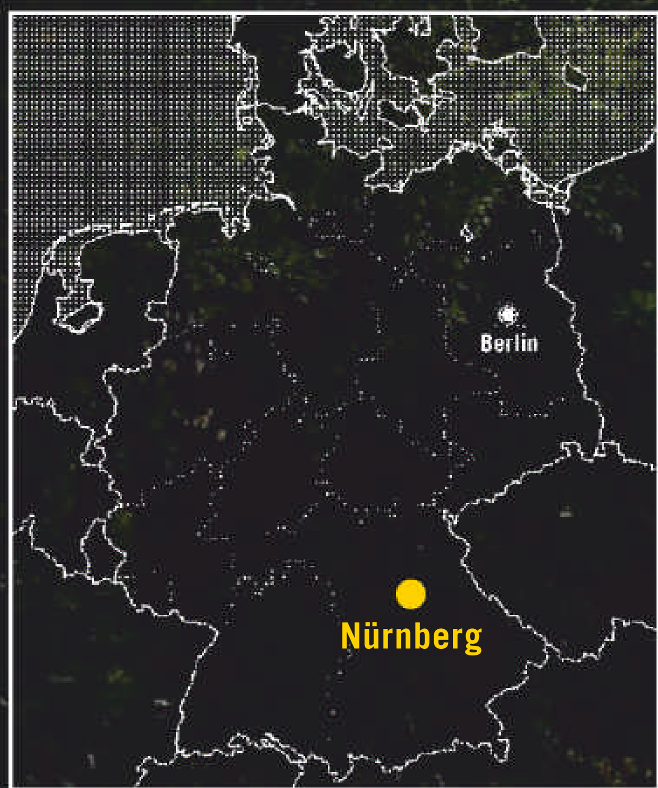
1土曜朝、最寄り駅のホームにて。東京の通勤ラッシュよりは少しマシ？　スーパーGTほどではないが、子ども連れの観客も多い印象。2サーキットは駅から歩いてすぐ。3"常設"である「Zeppelin Grandstand」。ここニュルンベルクはナチスドイツ時代に党大会が度々行なわれた地であることを忘れてはならない。歴史を知ると、少々複雑な心境にもなる。4こちらはグランドスタンド裏のストレート。セッションの合間には、こうして観客のコース横断も可。5今回の"目玉イベント"だったBMW M1 Procar（爆音＆快音！）やクラシックカーのパドックは年配のファン層中心に盛り上がるなど、幅広い年代が楽しめるイベントになっていたのも興味深いところだった。



「なるほど、これは〝都市型フェス〟なんだな」

音楽好きの方には伝わるかと思う。人里離れた常設サーキットで行なわれるレースがフジロックフェスティバルだとしたら、この公道レースは大都市近郊部で行なわれるサマーソニックなのだ。もう少し分かりやすく表現するなら、東京・お台場で公道レースをやるようなもの。大都市から公共交通機関で容易にアクセスでき、観客の多くはキャンプではなく、街中に泊まったりその日に家からやってきたりして、また帰っていく。「気軽に行けるレース」、それがノリスリンク戦なのである。

そんな「DTM版・夏祭り」である伝統のノリスリンク戦取材を通じて、肌で感じたDTM特有の魅力やスーパーGTとの違いなどについて、〝日本目線〟でレポートしてみたい。



バイエルン州第2の都市、ニュルンベルク。ノリスリンクはその市内南東部に位置する公道サーキットだ。日本からの直行便もあるバイエルン州の州都・ミュンヘンからは、ICE（高速鉄道）で1時間程度。またニュルンベルクにも空港があり、飛行機を乗り継いでたどり着くことも可能だ（空港から市内までは地下鉄で15分程度）。本文中にあるように、中央駅からは近郊電車で10分程度のところにサーキット最寄り駅があり、そこからゲートへは徒歩2〜3分と、アクセスは非常にいい。また、中央駅の近くには美しい旧市街も広がり、ホテルや飲食店も多数存在する。日本から観光を兼ねて観戦に訪れることも、ぜひおすすめしたいイベントだ。

2メーカーの〝ホーム〟

まずは〝サーキット〟のなかを見てみよう。公道を封鎖して作られるノリスリンクではピットは仮設テント、その裏にある公園の広場のような空間に各チームのトランスポーターが立ち並び、そのさらに裏側にメーカーのホスピタリティや観客向けの各種出展ブースが〝建設〟されていた。まるで小さなテーマパークのようだ。そのなかでもとくに目立つのが、ゲストやメディア向けのホスピタリティブース。仮設とはいえ、いずれも2階建ての立派な〝建造物〟である。

いかにもプロモーションを重視するドイツのシリーズらしいが、ここノリスリンクではとりわけそのサイズが大きいのだそう。というのも、ノリスリンクは、インゴルシュタット／ノイブルグに本拠を置くアウディ、そしてミュンヘンがベースのBMWともに「ホームレース」という位置付けのため、多くのVIPやゲストが訪れるからだ。ここにも、このレースが「特別」である大きな理由がある。

このピット裏の空間が一部未舗装なこともあってか、サポートレースのパドックは広大な広場内に点在する形となり、パドック間の移動にはかなりの労力を要する。常設サーキットの利便性にはかなわないが、一方で「どこまで行ってもお祭りが続いている」という大規模感を演出してもくれていた。

ちなみに我々メディアが利用するプレスルームは、公園に隣接する多目的スタジアムのなかにある小さな体育館のような空間。パドックまで遠いなど不自由な部分もあれど、こんなところにも「お祭り感」が漂っていた。

1



3 2





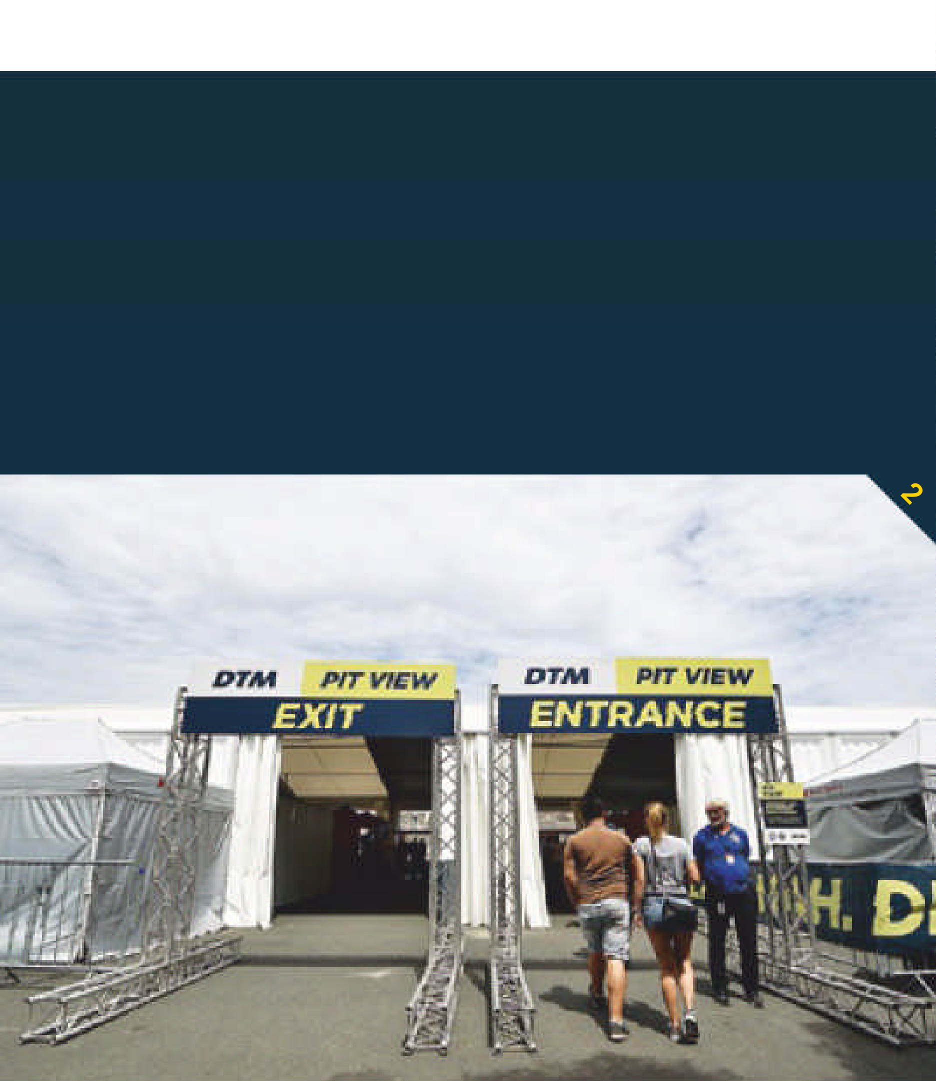
1アウディ、BMW、Rモータースポーツ、ハンコックをはじめ、プロモーターのITRや併催のWシリーズも独自のホスピを構える。2 3ピット裏に広がるパドックの観客向けエリアには、各社のプロモーションブースや飲食テントが立ち並ぶ。世界各国共通の光景だが、「お祭り感」高し。



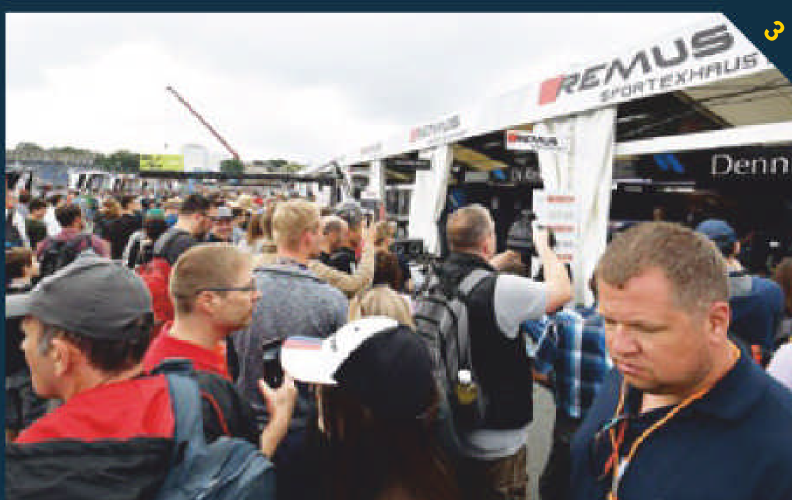
残り5周に山場アリ

DTMでは土曜日、日曜日それぞれ予選・決勝が行なわれる。予選は20分間。各車とも2回のアタックを敢行するが、1周47秒のコースに18台のマシンがなだれ込むため、クリアラップを取ることは容易ではない。ドライバーのフラストレーションは見ている側にも伝わってくる。一方、観客にとってはひっきりなしにマシンが目の前を通過していくため、飽きずに楽しむことができるだろう。

土曜日の決勝レースは、プレスルームから見守った。約1時間のレース中に1回のピットインが義務付けられているわけだが、今季のDTMは「セーフティカー導入時にピットを済ませていたか否か」が、レース結果を左右する戦いが続いていた。そのためか1周目が終了した段階からピットインがバラバラと始まり、トラックポジションから実際の順位争いが「見えにくい」時間帯が多い。このあたりはどちらか







1 2 メーカーごと、ピットに３箇所設けられたビュー・エリア。整備中のマシンを真横から、間近に見ることができる。「ここまで見えちゃっていいの〜？」という感じで、かなり新鮮。3 朝のピットウォーク。予選直前のためドライバーはいないが、マシンは丸見え。4 公道サーキットのスタートシグナルはどうするの？　という問いへの、DTM流の答えはこちら（！）。5 パドックの一角にある「ドライバーズ・パーキング」。ここで"出待ち"すれば、ドライバーのサインを一網打尽にすることも可能？





［ノリスリンク戦］タイムスケジュール

Friday, 5 July 2019

10:45-11:30	W Series	プラクティス1
11:45-12:45	PCCD	プラクティス
13:00-13:45	DTM	プラクティス1
13:45-13:50	DTM	スタート練習
14:05-14:30	BMW M1 Procar	プラクティス
14:45-15:30	W Series	プラクティス2
16:15-16:45	DTM	プラクティス2
16:45-16:50	DTM	スタート練習
17:05-17:45	Tourenwagen Classics	プラクティス

Saturday, 6 July 2019

08:50-09:15	W Series	予選
09:25-10:00	DTM	ピットウォーク
10:25-10:45	DTM	レース1予選
11:00-11:35	PCCD	予選
11:50-12:25	BMW M1 Procar	デモラン
13:00-13:15	DTM	グリッドウォーク
13:33	DTM	レース1スタート（55分+1周）
15:15-15:45	PCCD	レース1
16:10-16:43	W Series	レース1
17:05-17:25	Tourenwagen Classics	予選1

Sunday, 7 July 2019

09:00-09:20	Tourenwagen Classics	予選2
09:40-10:15	DTM	ピットウォーク
10:35-10:55	DTM	レース2予選
11:15-11:45	PCCD	レース2
12:10-12:30	BMW M1 Procar	デモラン
13:00-13:15	DTM	グリッドウォーク
13:33	DTM	レース2スタート（55分+1周）
14:55-15:15	BMW M1 Procar	デモラン
15:35-16:15	Tourenwagen Classics	レース

というと、スーパーGTよりはスーパーフォーミュラに近い感覚もある。

　もちろん、狭いストリートコースの随所で見られる接近戦には引き込まれるものがある。しかし、スペクタクルに満ちたスーパーGTのレース展開に慣れきってしまった身としては、少々退屈に感じてしまった側面があったことは、正直否めない。もちろん2クラス混走、ドライバー交代あり、タイヤコンペティションありというスーパーGTと比べること自体がナンセンスなのは重々承知のうえで、あえて比較をすれば……という話である。

　ただ、ともすれば退屈になりがちな展開に変化を与えているのが、DRSとプッシュ・トゥ・パスの使用ルールである点は記しておかねばなるまい。いずれも、通常は前車から3秒以内でなければ使用できないが、その"縛り"がラスト5周は解除となる。さらにSCのリスクを避け序盤にピットインしたマシンは、徐々にタイヤが厳しくなってくることとも相まって、レースの最終盤に順位変動が起きやすくなっているのだ。ゆえに最後まで目が離せず、この点が観客やスポンサーを引きつけているように思えた。どこか、アメリカのオーバルレースに近い感覚もある。実際、グリッドポジションが決勝順位に直結しないレースは多い。

　ただしプッシュ・トゥ・パスは、それを使用していることが観客からは分からないのが難点で（テレビでは残り回数が表示される）、スーパーフォーミュラのOTSの仕組みを話すと、みな「それはいいね」と言ってくれた。

総立ちにならないスタンド

　日曜日の決勝は、グリッドウォークのあと、1コーナーのフォトグラファースタンドに向かい、スタートの写真を撮影することにした。

　グリッドウォークの"混雑率"は、

スーパーGTの6〜7割程度だろうか。パーテーションもほとんどなく、マシンにかなり近づくことができるのが嬉しい。多くのマシンがドアを完全に外して待機するため、室内を覗き込むことも可能だ。ただし、スプリントレース独特の緊張感は高い。アウディのエンジニアはグリッド後方から前方へ、全車のウイング角をチェックしていく。

グリッドからメディアシャトルに乗って1コーナーに到着、立ち上がり側に設けられた仮設スタンドを見渡して圧倒される。ものすごい人の数だ。ここだけでも、ざっと3000人程度がレース開始を待っているようだった。スタンド背後の高層ビルのバルコニーにも人影が見える様は、モナコGPを彷彿とさせた。

意外だったのは、スタートの瞬間、その3000人が総立ちになるかと思いきや、ほとんどが座ったままだったこと。アウディ、BMW、そしてアストンマーティンというハイブランドの出場車両を応援する人たち、そしてそれらのメーカーのゲストが多く含まれている、ということもあるのだろう。パドックの穏やかな雰囲気からも薄々気が付いていたが、DTMの観客層は比較的「上品」だ。「テンションが猛烈に上がる」というシーンには出くわさなかった。かといって「冷めている」わけではまったくなく、それぞれが「高めの平熱」で楽しんでいるように見えた。

レース後の記者会見は体育館……もとい、プレスルームで行なわれる。表彰台の上でのインタビューはドイツ語だが、こちらは英語。集まった観客向けと世界に発信するメディア向け――こんなところにも、明確な目的意識が感じられる。そしてこの日は、3位に入ったアウディのマイク・ロッケンフェラーの発言が印象に残った。

「アストンマーティンはとてもいい仕事をしていると思う。参戦を始めたばかりなのに、うまくやっているよね。僕らにもしばしばトラブルは起こっているし、アウディとBMWを捕らえることはできると思うよ」

今回の取材では何人かのエンジニアやメーカーの責任者クラスにインタビューをする機会があったが、その誰もが新参のアストンマーティンを歓迎し、彼らの“成長”を願っていたのが新鮮だった。DTMの関係者はみな、「自分たちの勝利」よりも「シリーズが盛り上がること」に重きを置いているようにも見える。過去に過度な開発競争からカテゴリーが崩壊した経験が、染み付いてもいるのだろう。プロモーション部門からの予算でレースを戦うドイツメーカーが「開発競争をしたくない」というのも、うなずける話だ。

スプリントとセミ耐久、ワンメイクとマルチメイク、プロモーションと開発競争――。DTMとスーパーGTの違いは、挙げればキリがない。ただ、だからといってコラボレーションが無意味かというとそうではなく、むしろお互いが“新鮮味をもって学べる”要素は多くあり、それが両シリーズの発展につながればよいのではないか……。日曜のレースが終わって人気のなくなった“テーマパーク”を歩きながら、ふとそんなことを考えた。

DTMの関係者はみな
「自分たちの勝利」よりも
「シリーズの盛り上がり」に
重きを置いているように見える

The Wonderland.

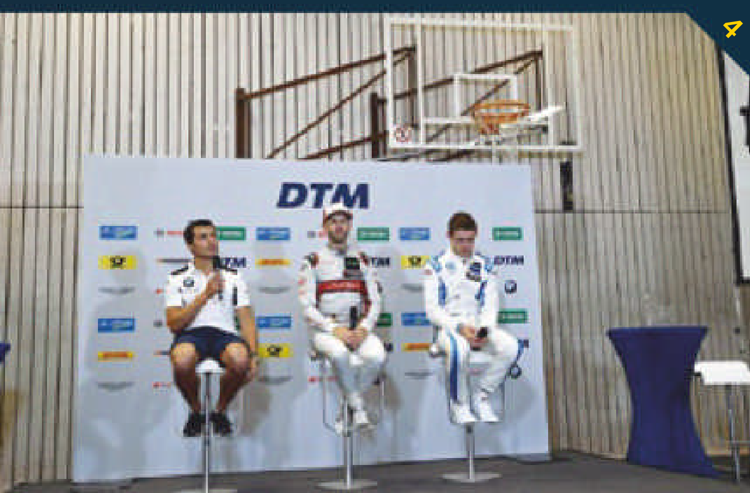
1




Norisring (2.3km)

1グリッドでは各車ドアを外して待機。2車載映像をご覧になったことがある方はご存知だと思うが、決勝中ドライバーはブレーキバランスの調整をひっきりなしに行なうなど、コクピット内は意外と忙しい。写真はフラインス車。センターコンソール上部にあるのがブレーキバランス調整ダイヤル（というか、もはや“ハンドル”）。3 1コーナー立ち上がりの仮設スタンド。驚くほどビッシリと埋まっていた。コースとの距離も近い。4「体育館感」あふれるメディアセンター内の記者会見場。

2


4



3

ドイツメーカーに聞く

新型車両開発の苦労

「日本と同じミスはしない」

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：AUDI

18年と19年、ともに5月上旬にホッケンハイムで行なわれた開幕戦における予選ベストタイムで比較してみると、今季は3秒以上速くなったことが分かる（左ページ上）。本文中にもあるように、エアロの面は昨年と今年であまり変わらないことから、ほぼエンジンの変更によるゲインとみていい。DTMによる昨年の公称馬力は500。今年は610馬力としている。

メルセデス撤退で「加速」

日本のスーパーGTでは2014年から4気筒2ℓターボのNREエンジンが使用されているが、ドイツ側はメーカーの足並みがそろわず、なかなか実現の運びとならなかった。最後までこのエンジンの投入に異を唱えていたのはメルセデス・ベンツだったが、彼らがDTMからの撤退を決めたことで、新エンジンの開発が一気に進んだという。

この4気筒2ℓターボエンジンの開発は、アウディ、BMWではどのように進められてきたのか。まずはアウディスポーツの開発責任者であるアンドレアス・ロースに話を聞いた。

「DTMでは当初、このエンジンを16年あるいは17年から使用することを予定していた。そのため、我々はとても早い段階から開発を進めていたんだ。その後いったん開発が凍結されたが、最終的に19年からこのエンジンを使用するということが決まって、開発を再開した。それが17年の終わりだったと思う。初めて実走テストを行なったのは、去年の秋だね。エストリルで合同テストが行なわれた時だ」

BMWモータースポーツ代表のイェンス・マルカルトも、同様のスケジュールで開発が進められてきたと明かす。

「我々が4気筒2ℓターボエンジンの開発に取り掛かったのは、最初は14年だったと思う。BMWがDTMに参戦を開始した12年の段階で、開発したV8エンジンは3年間そのまま使うということになって、15年からは新しいエンジンになるだろうと言われていた。日本のメーカー

とも話をして、それが4気筒2ℓターボエンジンになるだろうと分かっていたんだ。だから、13年の終わりから14年にかけて開発してきたのだが、第3のメーカー（メルセデス）が我々にストップをかけた。2年後、我々は開発を再開して、このエンジンを16年か17年に導入できるだろうと思っていたんだ。だけど、また彼らからストップがかかってね。だが、18年いっぱいで彼らが撤退したことで道が開けた。19年こそ、このエンジンを使い始める時期だってね。開発を再開したのは、去年の前半、早い段階だったよ。初めて実走したのは10月か11月、ヘレスだった」

　日本国内では、NREエンジン導入時、各メーカーが熱害の問題を抱えた。また、ターボラグを最小化し、ドライバビリティを向上させるための開発にも主眼が置かれてきた。ドイツメーカーの場合、そこに苦労はなかったのだろうか？　ロースは言う。

「日本のメーカーが開発の初期段階で、多くの問題を抱えたという情報は持っていた。日本側と情報を共有しているからね。日本のメーカーが開発段階で犯したミスなどについても分かっていたから、同じミスを犯さずに済むように気をつけていた。おかげで、我々は熱害の問題は抱えずに済んだよ。ドライバビリティについては、最も大きな課題のひとつだった。これまで我々はV8NAを使っていたから、とても大きな違いがある。ドライバーたちはいまのエンジンの方がトルクもあるし、パワーも大きいから喜んでいるよ。ドライバビリティに関しては、ターボラグを最小限にするために、最初のテストから開発を進めてきた。ドライバーの反応をもらいながらね。でも、初めての雨の中のテストで、ドライバーたちがハッピーだったのは嬉しい驚きだったよ。だから、ドライバビリティの面でも問題ないと思っている」

DTM 2018 → 2019 タイム比較@ホッケンハイム

2018 Lap Time 1'32"264
（ゲイリー・パフェ／Mercedes-AMG C63 DTM）

2019 Lap Time 1'28"972
（フィリップ・エング／ZF BMW M4 DTM）

3.3秒アップ！

空力開発の仕事は激減

　DTMはシャシーに関しても今年から完全なるClass1規定のものを導入しているが、BMWのマルカルトは、ダウンフォースが減少したClass1のアイデア自体を気に入っていると言う。

「ゲルハルト（ベルガー）がITRに来てから、僕らは常に『ドライバーにとって、よりチャレンジングなクルマにしよう』と話し合ってきた。ドライバーの能力を見せたいと思って取り組んできたんだ。いままでみんなが言ってきたのは『V8エンジンには充分なパワーがない上に、空力は多すぎて、タイヤがグリップしすぎる』ということだった。馬力不足＋グリップ過多だったわけだ。だから、エンジンパワーを大きく引き上げ、ダウンフォースを劇的に減らし、タイヤはそのままにした。ただタイヤにはウォーマーを使わないから、ドライバーにとってはよりチャレンジングになったんだ。もちろん空力に関しても共通化されたため開発エンジニアの仕事はものすごく少なくなったが、現場ではどのような作戦を立てるか、タイヤをどううまく使うかなど、ドライバーやエンジニアにとってのチャレンジはある。観客が最も見たいのは、その部分だと思う」

　マルカルトは、開発陣の仕事量は減ったと言う。では、実際に今年のクルマのデザインはどのように進められてきたのだろうか。これについてアウディのロースに聞いた。

「Class1規定というのは18年のDTMのシャシーレギュレーションに基づいて作られている。18年の段階で、我々のクルマはある部分、すでにClass1だったんだ。もちろんエンジンがV8という点があったし、フロントディフューザーやアンダーフロア、リヤウイングはいまとは違っていた。でも、全体的なダウンフォースのレベルは、去年と今年はほとんど同じ。そこからいかに空力を効率化してドラッグを減らしていくかという作業が必要だったが、今年のクルマに関しては、そこまで大きな違いはなかった。その点、日本は少し事情が違うだろうね。日本のメーカーは、まだ空力開発に関して、ある程度の自由度がある。だから、日本のクルマは僕らのクルマよりもまだダウンフォースレベルが少し高いと思う。僕らの17年のクルマと同じだ。その時点では、僕らもまだ空力開発に関して、自由度を持っている部分があったから。17年のクルマといまのクルマを比べたら、多分ダウンフォースは25〜30％、減少していると思う。でも18年と比べて、今年のクルマはより空力の効率化を図っているから、よりストレートで速いというのもあると思うよ」

　ただし、エンジンがV8から直4ターボになったことで、大きくデザイン変更しなければならなかったのが、フロント周りだとロースは言う。

「ターボエンジンになったことで、インタークーラーを載せなければならない。その冷却も考えなければならないということで、エンジンルーム内のデザインは最初からやり直した」

　この点は、マルカルトもシーズンオフに取り組んだ最大の問題だったと認めた。

「V8の場合は、エンジン自体が完全に左右対称で、エキゾースト回りなどもほぼ左右対称だ。でもいまはすべてが左右非対称となっている。片側は熱を持つし、反対側は熱くならない。片方には多くの空間が残るが、もう一方にはスペースがない。それによってクーリングやパイプレーションの問題も出てくるが、テストの機会は極めて限られている。だから、とてもチャレンジングな課題だったよ」

　実際、現在DTMに参戦しているドライバーからは、「いまでもバイブレーションはかなりあって、コースによっては1レース運転すると、右足の感覚がなくなってしまうこともある」というコメントも聞かれた。そのバイブレーションから、エンジン自体に問題を抱え、換装するケースも出ている。シャシーに関しては、ドイツ側が一歩先に進んでいるが、エンジンに関してはまだまだこれから伸びしろがあると考えていいだろう。

いまでもバイブレーションはかなりあり、1レース運転すると右足の感覚がなくなってしまうことも

DTMドライバー「キャラ名鑑」

What is he like?

DEUTSCHE TOURENWAGEN MASTERS **DRIVER LINEUP**

4

≫ AUDI SPORT TEAM ABT SPORTLINE
≫ AUDI RS 5 DTM

Robin Frijns

ロビン・フラインス

オランダ ● Netherlands

オランダの暴れん坊将軍

ザウバーやケータハムのF1のテストドライバー歴もある実力派。瞼が下がっているせいか、いつも眠そうな表情をしているので愛想が悪そうに見えるが、ちょっと人見知りなだけ。実は相当ないたずらっ子で、真顔でジョークを言うシュールな一面も。DTMと並行してフォーミュラEにもシリーズ参戦し、GT3にも積極的に乗る。自国アッセン市内でのDTMデモランではクレイジーなまでにドリフトしまくり、普段とのギャップにビックリ！

DTM

3

≫ R-MOTORSPORT
≫ ASTON MARTIN VANTAGE DTM

Paul Di Resta

ポール・ディ・レスタ

イギリス ● Great Britain

DTMの"棒磁石"

神経質なのか、爪を噛む姿がよく見かけられる。グリッドでバナナを食べるのがルーティン。グリッドで写真を撮られたり声をかけられたりするのを好まず、知らぬ間に誰もいないところへ消えていく。チームメイトや関係者にもめったに挨拶はしないことで有名。だが、どのドライバーよりも朝早くにピットインしているストイックさはみなが認めるところ。一方で、F1のTVレポーターをしているときは別人のようなフレンドリーさを見せるのがナゾ。

DTM

11

≫ BMW TEAM RMG
≫ BMW M4 DTM

Marco Wittmann

マルコ・ヴィットマン

ドイツ ● Germany

新着メッセージに要注意!

かなりの気分屋さんで、機嫌の差が激しい。実家はボディ／板金屋さんを経営しており、DTMチャンピオンになるまではレースの合間に家業を手伝っていた。レースウイーク用のモーターホームを自分で運転できるようになりたいと、昨年大型免許も取得したものの、実際は自家用車でサーキットへ来ている。ガールフレンドのルックスの傾向はだいたい同じ。彼女が変わるたびに、SNSへラブラブメッセージやツーショット写真を公開している。

DTM

7

≫ BMW TEAM RMG
≫ BMW M4 DTM

Bruno Spengler

ブルーノ・シュペングラー

カナダ ● Canada

カナダの少年隊系レーサー

グリーンと同じくDTMキャリア14年目のベテラン。母国語はフランス語だが、ドイツ語も完璧に習得。英語が得意ではないドイツのファンも多いなか、ドイツ語で自分の言葉を発し、ファンを気遣うとても優しい面も。端正な顔立ちで女性ファンが多く、ヨーロッパでは珍しい"出待ち"がいるほど。身体の不自由なファンをサーキットに招くなど、社会貢献活動にも熱心。その一方でレースはアグレッシブ。何度か高いペナルティを支払ったことも。

DTM

21

≫ WRT TEAM AUDI SPORT
≫ AUDI RS 5 DTM

Pietro Fittipaldi

ピエトロ・フィッティパルディ

ブラジル ● Brazil

ベテランを脅かすスーパールーキー

言わずと知れた、２度のF1ワールドチャンピオンに輝いたエマーソン・フィッティパルディを祖父に持つ。アメリカで生まれ育っているせいか、サンバ的なブラジルの血はあまり感じさせず、どちらかというと育ちのいい、大人しい印象のほうが強い。F1のハースのテストドライバーも兼ねているだけあり、DTMルーキーながらベテランに負けないトップスピードを叩き出す。弟のエンツォはフェラーリアカデミードライバーとして期待されている。

DTM

16

≫ BMW TEAM RMG
≫ BMW M4 DTM

Timo Glock

ティモ・グロック

ドイツ ● Germany

異色の「鳶職マスター済み」

2008～09年にトヨタで活躍した元F1ドライバー。あだ名は"グロッキー"。所属するRMGのクルーの多くは元TMGのF1関係者なので、居心地もいいはず。父が鳶の会社を経営していることもあり、実はティモ自身も職業専門校で鳶職をマスター済み！もしスーパーGTのようにドライバー交代が採用されたらどうする？ と聞くと「おっさんにはムリ！」とすでに弱気。イザベル夫人は元トップモデルでティモより背が高く、華やかな雰囲気の女性。

DTM

どんなレースも最後はドライバー次第ですが、
キャラクターも知っておけば楽しみ方とうまみが増すというもの。
というわけで、ドイツ在住のDTMウォッチャー池ノ内みどりさんによる
偏見と独断もちょっと入ったドライバーイントロダクションです!

Text & Photo : 池ノ内みどり（Midori Ikenouchi） Photo : DTM

25

>> BMW TEAM RBM
>> BMW M4 DTM

Philipp Eng

フィリップ・エング

オーストリア ● Austria

DTMのMr.クラフト

非常にマジメで律儀な性格。淡々とした職人気質のドライバー。F2からGTへスイッチ。レネ・ラストと同様にポルシェ カレラカップやスーパーカップ出身で、何度もチャンピオンに輝いた経験の持ち主。ポルシェでの華々しい活躍を経てBMWワークスドライバーへ。以前はシュニッツァーからGT3レースに参戦していたこともあり、故チャーリー・ラムにもかわいがられていたドライバーのひとり。国境を超えるものの、実家はシュニッツァー近く。

DTM

23

>> R-MOTORSPORT
>> ASTON MARTIN VANTAGE DTM

Daniel Juncadella

ダニエル・フンカデーヤ

スペイン ● Spain

発展途上の無敵艦隊

メルセデスジュニアとして鳴り物入りでDTM入り。一度はシートを失うも、今季はアストンのドライバーとしてDTMに復活。陽気なラテン系を想像するが、実はおとなしく静かでおっとりしている。ドイツ語を習得しており、インタビューや記者会見でも要請があればドイツ語で対応できるスキルあり。昨年、ニッサンのテストで日本に行って以来、日本が大好きになったそう。ディ・レスタ同様にスタートグリッドでバナナを食べるという習慣あり。

DTM

28

>> AUDI SPORT TEAM PHOENIX
>> AUDI RS 5 DTM

Loïc Duval

ロイック・デュバル

フランス ● France

パドックの常任理事国

日本でおなじみのロイック。気位の高いフランス人気質がネックなのか、時にドイツチームのなかでは難しそう。レースウイーク中のホスピタリティ内では、自身のチーム関係者とよりも、フランス語圏のWRTチーム関係者やレースタクシードライバーを務めるブノワ・トレルイエと一緒にいるほうが多いかも。アウディのワークスドライバーになって長いが、ドイツ語習得の気配はまったくナシ。スーパーGT復帰希望をアピールしているが、実現なるか!?

DTM

27

>> WRT TEAM AUDI SPORT
>> AUDI RS 5 DTM

Jonathan Aberdein

ジョナサン・アバディン

南アフリカ ● South Africa

南アのポーカーフェイサー

全ドライバーのなかで最もナゾに満ちている。ドイツのF4やFIAヨーロピアンF3にも参戦していたが、控えめな性格なせいか、印象がとても薄い。比較的いつもニュートラルな表情で、感情を大きく表に出すタイプではなく、物静か。ルーキーながらスピードは安定し、予選ではいいポジションを出せるが、レースの組み立て方や戦い方は勉強中で発展途上。南アフリカから毎戦通っている。未知の国、南アフリカでの生活を聞いてみたいところだ。

DTM

33

>> AUDI SPORT TEAM TEAM ROSBERG
>> AUDI RS 5 DTM

René Rast

レネ・ラスト

ドイツ ● Germany

ハコ車のスーパーオールラウンダー

体型はひょろっとしていて、話し方や性格も非常に穏やか。アグレッシブな走りをするドライバーとはとても思えないギャップが魅力。ユーモアにあふれ、場を和ませる力も持っている。VWポロ カップ出身で、F3やF2などの経験はいっさいなく、ポルシェ カレラカップやスーパーカップでの数々のタイトル獲得を経て、アウディのGT3ワークスドライバーへ。何に乗らせても速く、「DTMデビューイヤーチャンピオン」という離れワザも披露。

DTM

31

>> BMW TEAM RBM
>> BMW M4 DTM

Sheldon van der Linde

シェルドン・ファン・デア・リンデ

南アフリカ ● South Africa

学び舎からプロペラで飛び立つ

アウディの育成ドライバーとしてアウディTTカップで本格的にレースを始め、今季はBMWから白羽の矢が立ってDTMドライバーとなった20歳。兄ケヴィンはアウディのワークスドライバーで、昨年までは兄弟タッグを組んでGT3レースに参戦していた。南アフリカの母国語はオランダ語にとても似ている「南アフリカ語」なのだそう。16歳で来独した後、すぐに語学習得に努め、ドイツ語はまったく問題ないレベルまでに上達！

DTM

51
» AUDI SPORT TEAM ABT SPORTLINE
» AUDI RS 5 DTM

Nico Müller
ニコ・ミュラー

スイス ● Switzerland

DTMのMr.パーフェクト

スラリとした長身にブロンズヘアで甘いマスク、そのうえジェントルマン。女性ファンも非常に多い。独・英・仏・イタリア語をすべてネイティブで話せるという、羨ましい語学の才能の持ち主。自然を愛し、都会はちょっと苦手。トレーニングを兼ねて、時間のある限り、山登りや自転車のツーリング、ウォータースポーツに興じる。DTMのほか、GT3、フォーミュラE、ラリークロスと活動の幅が非常に広い。以前に柴犬を飼っていたことも。

DTM

47
» BMW TEAM RBM
» BMW M4 DTM

Joel Eriksson
ジョエル・エリクソン

スウェーデン ● Sweden

北欧のストリートジャッカー

寒い北欧の国スウェーデン出身で、赤いほっぺにあどけなさも残る21歳。はしゃいだ姿はほとんど見せず、静かでおとなしい印象。2年前までヨーロピアンF3に参戦し、現マクラーレンF1ドライバーのランド・ノリスと最後までチャンピオン争いをした高い実力の持ち主。すでにDTMドライバーになっていた昨年、マカオGPにF3で挑戦し、見事2位に入賞。今季のDTMのノリスリンク戦では3位入賞するなど、狭いストリートコースが大好き。

DTM

62
» R-MOTORSPORT
» ASTON MARTIN VANTAGE DTM

Ferdinand von Habsburg
フェルディナンド・フォン・ハプスブルグ

オーストリア ● Austria

ハプスブルグ家のワイルド・スピード

名家中の名家、世界史で習うハプスブルグ帝国の最後の皇帝カールⅠ世の曽孫（孫の子）。お母さまは某ドイツの超有名老舗企業のご令嬢というから、世界の社交界で本家本物の華麗なる一族の生まれ。自分の置かれた立場や自分自身をよく理解し、弁えた言動をしているが、自身からそれらを話すことなく、ごく普通の育ちの良い22歳の青年という印象。こうした育ちのせいか、まだ少し幼さが感じられるやんちゃ坊主で、よく笑っている。

M.Ikenouchi

53
» AUDI SPORT TEAM ROSBERG
» AUDI RS 5 DTM

Jamie Green
ジェイミー・グリーン

イギリス ● Great Britain

バイオリズムは未解析

メルセデス時代も含めてDTMのキャリア14年目の古株ドライバー。ここ数年は調子の良い時と悪い時の差が激しい。シャイなのか、声がやや小さく高い声でボソボソと話す。静かなせいか影がやや薄いが、愛想は良く、挨拶も返す。ドイツのワークスチームに長く在籍しているのでドイツ語を習得しているものの、まわりが英語を話すのであまり積極的には話さない。最近はGT3レースへ参戦する機会が増えて、活動の幅を少しずつ広げている。

DTM

99
» AUDI SPORT TEAM PHOENIX
» AUDI RS 5 DTM

Mike Rockenfeller
マイク・ロッケンフェラー

ドイツ ● Germany

DTMのロッキーは子煩悩

透き通った低音ボイスがステキな通称「ロッキー」。愛されキャラでワークスやチームからの信頼も厚く、ピットの中のなかではメカニックらと楽しそうに談笑している姿がよく見られる。非常にフレンドリーで、愛想もいい。レースに家族を連れてくるときは子供たちの遊び道具をいっぱい詰めたVWのバンで現れるマイホームパパ。ポルシェのジュニアドライバー出身。FIA GT、ル・マンのGTEやLMP1など、さまざまなカテゴリを経験している。

DTM

76
» R-MOTORSPORT
» ASTON MARTIN VANTAGE DTM

Jake Dennis
ジェイク・デニス

イギリス ● Great Britain

DTMで最もハッピーな男

FルノーやFIAヨーロピアンF3の後、GT3を経てDTMへ。昨年はレッドブルのF1のテスト開発・シミュレーターのドライバーを務めた。いわゆるプレイボーイ？　なのか、若くてかわいらしい女性たちに囲まれて、スタートグリッドなどでとても楽しそうにしている姿が何度も目撃されている！　本人いわく、「妹たち」（笑）。仕事中は少し険しい表情をしていることも多いせいか、最初は取っつきにくい印象だが、慣れるととってもナイスガイ。

DTM



アウディ優勢、実質的にラストとミュラーの争いか

Text：池ノ内みどり（Midori Ikenouchi） Photo：Audi

2019シーズンのDTMはついに完成した4気筒2ℓターボエンジン搭載のClass1用新マシンがデビュー。さらにはアストンマーティンが加わったことにより、新しい時代の幕開けともなった。ニューカマーのアストンは、当初の予定を前倒ししての参戦となったために、いまは実戦を通しての学びのシーズンとして捉えており、100%のポテンシャルを発揮するにはまだ少し時間が必要な模様。今季は実質的にアウディ対BMWの争いとなっているのが現状だ。

そうしたなか始まった今季は、激しい雨が降りしきる開幕戦でBMWのマルコ・ヴィットマンがポール・トゥ・ウィン。自身３度目の戴冠に向け、絶好のスタートを切った。

彼の上を行くのは、アウディのレネ・ラスト。ラストはGT3を経て、テストでDTMのシートを勝ち取り、ルーキーながらも17年のチャンピオンに輝いた高い実力の持ち主だ。そして、彼らを迎え撃つニコ・ミュラーの３名が第13＆14戦ラウジッツリンク終了時点でのドライバーズランキング上位に位置し、チャンピオン有力候補と見ていいだろう。

ただ、ランキングトップのラストも盤石とは言えない。第11＆12戦ブランズハッチ終了までに４勝をあげていたが、（第７＆８戦）ノリスリンクの１戦目ではクラッチ操作のミスでスタートに失敗し、ラウジッツリンクの１戦目ではリタイア。取りこぼしもいくつかある。それでも同２戦目では優勝をもぎ取り、トップをキープした。

一方、ランキング２位のミュラーは今季２勝に留まっているが、コンスタントに上位入賞を重ね、ラストを追っている。DTM参戦５年目を迎えるミュラーとしては、そろそろ初タイトルがほしいところだろう。彼らふたりはアウディ所属のワークスドライバー同士。このような展開なら、メーカーオーダーを発動してミュラーをラストのサポートに回してもよさそうなものだが、そんなのはお構いナシと言わんばかりの激しいバトルを繰り広げている。

今季４勝のヴィットマンは、ミサノにおいて最後尾スタートからの怒涛のオーバーテイクと完璧な戦略が噛み合って優勝というミラクルを見せた一方、３戦をノーポイントで終えるなど、アウディの上位２名に比べてアベレージに波がある。もともと気分屋のヴィットマンはそんな状況にいら立ちを隠せず、険しさが表情に出てしまっているようだ。とくに、DTM通算500戦目を迎えたラウジッツリンクでは、予選から決勝まで上位をすべてアウディが独占。“アウディ祭り”でおおいに盛り上がったが、BMWはまったく歯が立たずに完敗。ヴィットマンはポイント差を広げられてしまった。また、これによりアウディが早々に今季のマニファクチャラータイトル獲得を決めている。

逆に、２位ミュラーはトップのラストとの差をラウジッツリンクで20ポイントに短縮。残りのニュルブルクリンクとホッケンハイムの計４レースでの逆転は充分可能な位置に着けており、さらにホットな戦いを見ることができそうだ。

DTM Drivers Championship 2019 (as of Round 14)

			Hockenheim		Zolder (B)		Misano (I)		Norisring		Assen (NL)		Brands Hatch (GB)		Lausitzring		Nürburgring		Hockenheim Ⅱ	
POS	DRIVER	SUM	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1	René Rast	234	(16.)	25 (1.)	+ 2	25 + 2 (1.)	18 + 3 (2.)	15 + 3 (3.)	25 + 1 (1.)	6 + 3 (7.)	15 + 2 (3.)	10 + 3 (5.)	18 + 2 (2.)	25 + 3 (1.)	+ 3	25 (1.)				
2	Nico Müller	214	4 (8.)	18 (2.)	15 (3.)	4 (8.)	10 (5.)	25 (1.)	18 + 3 (2.)	4 + 2 (8.)	18 (2.)	15 (3.)	15 (3.)	18 (2.)	25 + 1 (1.)	18 + 1 (2.)				
3	Marco Wittmann	167	25 + 3 (1.)	4 + 2 (8.)	6 + 3 (7.)	(13.)	25 (1.)		4 (8.)	(16.)	25 + 3 (1.)	18 (2.)	25 + 3 (1.)	1 (10.)	12 (4.)	8 (6.)				
4	Philipp Eng	140	(14.)	12 + 3 (4.)	25 (1.)	18 + 1 (2.)	6 (7.)	18 (2.)	6 (7.)	10 (5.)	12 (4.)	(13.)	8 (6.)	10 (5.)	10 (5.)	1 (10.)				
5	Mike Rockenfeller	138	18 + 2 (2.)		10 (5.)	12 (4.)	8 (6.)	1 (10.)		15 (3.)	2 (9.)	25 + 1 (1.)	6 (7.)	8 (6.)	15 (3.)	15 (3.)				
6	Robin Frijns	121	15 (3.)	15 + 1 (3.)	(12.)			12 + 1 (4.)		12 (4.)		8 (6.)	12 (4.)	15 + 1 (3.)	18 (2.)	10 (5.)				
7	Loïc Duval	101	10 (5.)		12 (4.)	(11.)	15 + 1 (3.)	(11.)	12 (4.)	8 + 1 (6.)	4 + 1 (8.)	(11.)	10 + 1 (5.)	12 + 2 (4.)	8 (6.)	4 (8.)				
8	Bruno Spengler	79	6 (7.)	10 (5.)	1 + 1 (10.)	6 (7.)	12 (4.)	4 (8.)	10 + 2 (5.)	25 (1.)	(15.)		(12.)		2 (9.)	(14.)				
9	Jamie Green	69	(12.	2 (9.)	8 (6.)	15 (3.)			(11.)	18 (2.)	6 (7.)	2 (9.)	(11.)	(15.)	1 + 2 (10.)	12 + 3 (4.)				
10	Joel Eriksson	47	(13.)	1 (10.)	18 (2.)	1 (10.)		8 (6.)	15 (3.)	(13.)	(16.)	(16.)			4 (8.)	(13.)				
11	Jonathan Aberdein	45	(15.)	(14.)		(12.)	4 + 2 (8.)	6 + 1 (7.)	(13.)	(14.)	8 (6.)	12 + 2 (4.)	2 (9.)	(13.)	(14.)	6 + 2 (7.)				
12	Sheldon Van der Linde	36	8 (6.)	(13.)	(11.)	10 + 3 (5.)	2 (9.)	2 (9.)			1 (10.)	(15.)	4 (8.)	6 (7.)	(16.)	(11.)				
13	Timo Glock	33	12 (4.)	8 (6.)	(13.)	(14.)	1 (10.)			2 (9.)	10 (5.)	(14.)	(13.)	(12.)		(15.)				
14	Pietro Fittipaldi	22	1 (10.)	(15.)	(14.)	2 (9.)	(11.)	10 (5.)		(15.)	(11.)	1 (10.)		(16.)	6 (7.)	2 (9.)				
15	Daniel Juncadella	22	2 (9.)	(16.)			(12.)	(14.)	8 (6.)	1 (10.)		6 (7.)	1 (10.)	4 (8.)	(12.)	(12.)				
16	Paul Di Resta	15	+ 1	6 (7.)	4 (8.)		(15.)		(12.)		(14.)	4 (8.)	(14.)	(14.)	(13.)					
17	Jake Dennis	12	(11.)	(11.)		8 (6.)	(14.)	(13.)	2 (9.)	(12.)	(12.)			2 (9.)	(11.)					
18	Ferdinand von Habsburg	3		(12.)	2 (9.)		(13.)	(12.)	1 (10.)	(11.)	(13.	(12.)	(15.)	(11.)	(15.)					

（表の見方）上段は獲得ポイント（決勝順位によるもの＋予選順位によるもの）、下段の（ ）内は決勝順位。付与されるポイントは、決勝では１位25、２位18、３位15、４位12、５位10、６位８、７位６、８位４、９位２、10位１。予選ではポールポジション３、２番手２、３番手１。すべてのレースで、結果に応じて上記スケールでのポイントが与えられる。２レース制なので、１大会で獲得できる最大ポイントは、（25+3）＋（25+3）の56となる。

インタビュー会場に現れたダニエル・リカルドに「ボンジュール」とフランス語で挨拶したのは、今季からルノーに移籍した彼への軽いひやかしの意味もあったかもしれない。チームが変わって成績が上向いたり、せめて横ばいなら、敬意の表れと言うこともできるが、決してそうではないので注意が必要だ。相手がリカルドだからこそ、ニュアンスのなかに親愛の情を酌み取ってもらえるし、笑い飛ばす余裕があると見越しての、ジョークの先制パンチである。しかし、軽口なら彼のほうがはるかに上手、「僕が知ってるフランス語はそれだけだって、何で分かるんだ?」と、すかさず切り返されてしまった。

じつはこれは冗談抜きの真実で、リカルドはほとんどフランス語を解さない。それが障害とならないのは、チームの公用語が英語であることはもちろんだが、彼が持って生まれたコミュニケーション能力の高さのお陰と言っていいだろう。チームを率いるシリル・アビテブールは、なんとか英語を操りはしても発音が完全にフランス式なので、聞き取りにくいことおびただしい。メルボルンでリカルドが早々とリタイヤしたときの木で鼻を括ったようなコメントも、いまにして思えば、強烈なアクセントが必要以上に冷たい印象を与えたとも言えそうである。いつも朗らかでジョークの絶えないオージーの表情が一瞬固まったのを、居合わせた多くが目撃していた。一時チームとの不和説が流れたのも、こうした些細なすれ違いが原因と考えていいだろう。

その後パワーユニットが徐々に進化を遂げ、シャシーもドライバーの好みに近づいてくるとレース内容は上向き、それにつれてリカルドの表情にもいつもの明るさが戻ってきた。そんな折も折、モントリオールの週末を控えた木曜日に、リカルドを独占インタビューしたときだ。カナダGPの結果は、リカルドとニコ・ヒュルケンベルクがそれぞれ6、7位でダブル入賞を果たす久しぶりの快挙。レースが終わり1時間ほど過ぎた頃だっただろうか、パドックの一隅でたまたまリカルドとすれ違ったとき、わざわざ彼のほうから寄ってきて握手を求められた。いいレースだったねと祝いを述べると、「そうなんだ、僕も驚いているくらいさ」と彼。「こうなったらゲン担ぎで、毎週木曜に独占インタビューをやることにしようか、きっといいことがあるぞ」。

一気に上昇機運に乗るかと思われたルノーだが、シーズンの半分が過ぎたいまも不振は尾を引いている。その後

D.Heath

INTERVIEW Daniel Ricciardo

笑顔のリカルドに13のきつい質問

今季のホンダの進化に驚いていないか？

レッドブル離脱を後悔してないか？

ヒュルケンベルグは本当に速いか？

〝メルセデスのふたり〟の実力差をどう見る？

約1年前、10年近く背負ってきたレッドブルの鎧を脱ぎ捨て、電撃移籍を発表したリカルド
新たなシーズンをこれまでと違う環境で戦う彼は、いまのF1をどう見ているのだろうか
独特な〝ビッグスマイル〟も歪むほどの禁断の質問をぶつけてみようではないか

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）／Sutton／XPB

D.Heath

笑顔のリカルドに13のきつい質問

より厳しい環境を求めて移籍した

独占インタビューの機会を作れなかったのでツキが流れた、というのは冗談としても、フレンチチームが陥ったスランプは思っていた以上に深刻なようだ。逆境にめげないリカルドの天性の明るさが、チームを引っ張っていくことを期待したい。

新天地での1年目

――ルノーの競争力ははっきり言って、期待したほどではなかったですか？

リカルド：総合的に判断すれば、そういうことになるね。最悪でも中団グループのトップというシナリオを描いていた。ところがその中団のレベルが上がり、思った以上に苦戦を強いられている。もう少し上だったら良かったが、それでも悲惨というほどじゃないよ。目標に届いていないということで、そこから上げていけばいいんだ。

――カスタマーチームからワークスチームに移籍するということは、ドライバーにとって通常であればステップアップを意味します。レッドブルをそこいらのカスタマーチームと一緒にしてはいけないが、それにしてもルノーのパフォーマンスは、メルセデスやフェラーリといったバリバリのワークスチームに比べお粗末すぎるのではと思います。レッドブルとルノーの差がこれほど大きいとは思っていなかったんじゃないですか？

リカルド：まあ、たしかにそれはあるね。エンストンとヴィリシャチオンの仕事振りを長年見てきたけど、全員が脇目も振らず懸命に努力しているという点は同じだよ。とくにシャシー部門は甲乙付けがたい。不安はないし、いまのところあれはマズいとか、こうしたほうがいいというような部分も見当たらない。全員がハードワークに勤しんでいるのは、見ていて気持ちがいい。一方エンジンについては、あまりパッとしない状況が続いているけど、今年はまだ情報収集の段階だと僕自身は感じているよ。

――あなたはレッドブルで育ったようなものだ。さらに成長するためには快適ゾーンに居続けてはダメだと考えたのか、それともマックス・フェルスタッペンの加入で快適さが損なわれたのでチームを出ることにしたのか、どちらでしょう？

リカルド：居心地の良いチームであることに変わりはなかった。より厳しい環境を求めてレッドブルを出た、というのが当たってるかな。こんなに快適でいいのか、という思いは前からあったんだ。自分のケツを蹴飛ばしてくれる何かを求めていたのかもしれない。新しいチームで、知らない人たちと一緒に働く、というのがまさにそれだね。課題は山積しているが、自分の能力を

PROFILE

ダニエル・リカルド●1989年7月1日オーストラリア出身。9歳からカートをはじめる。2007年頃からレースの拠点をヨーロッパに移し、2008年からはレッドブル・ジュニアチームに所属。ミドルフォーミュラ時代からその才能を遺憾なく発揮し注目を集めていた。F1デビューは2011年。レッドブルとトロロッソのシートに空きがなかったため、HRT F1チームで第9戦から参戦。2012年にはあらためてトロロッソでフル参戦イヤーを迎えた。2014年から5年間はレッドブル・レーシングで戦っていたものの、2018年8月に「2019年からはルノーで戦う」と電撃移籍が発表された。



XPB

ニコのワザを盗みたい

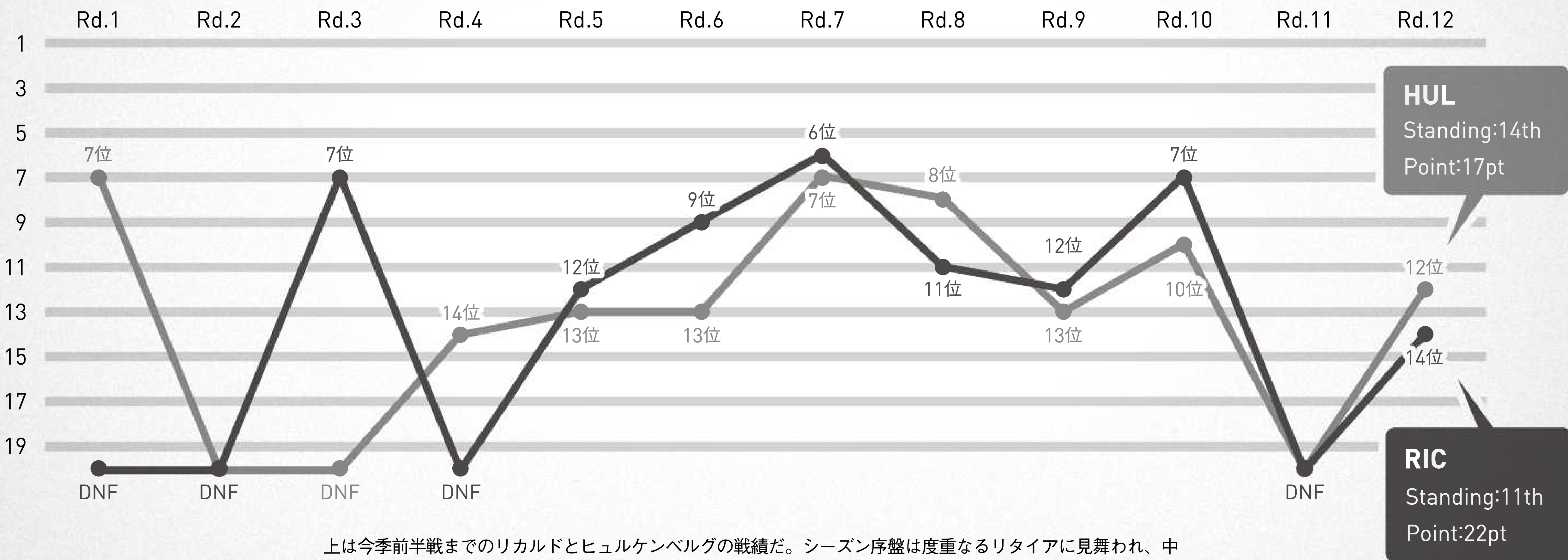
さらに引き上げてくれるという気がしている。チームメイトが変わるのもいい刺激になる。それぞれ異なるスタイルを持っていて、技術的なアプローチとかも違うからとても新鮮だ。フェルスタッペンとは、しばらく一緒に仕事をして、互いに教えたり教えられたりした。彼はいわゆるストロングタイプのドライバーで、その能力を存分に見させてもらった。自分がもっと上に行くためには、別のドライバーと組むのもいいなと考えたんだ。ニコ（ヒュルケンベルグ）のワザをひとつふたつ盗んで、自分のレパートリーに加えようという魂胆もあるかな。

――あなたはヒュルケンベルクをとても高く買っているようですが、世間の見方はそうでもない。まだ一度も表彰台に上がっていないこともあり、過小評価されるのは仕方がないようにも思えます。

リカルド：ニコをチームメイトに持つというのは、僕にとってルノー移籍のボーナスみたいなものなんだ。彼がジュニアの頃から注目していて、いくつもタイトルを獲るところを見てきた。当時はとても高く評価されていたのに、中堅以上のチームで走る機会が訪れず、まだブレイクするところまで行っていない。優れた才能の持ち主なのはたしかだから、いいクルマに縁がない境遇は、さぞフラストレーションが溜まっただろう。僕がチームメイトになったことで、彼にはたしかな目標ができたはずだ。まったく同じ条件で僕を倒せば、誰しも彼の能力を認めないわけにはいかない。ニコにとって大きなチャンスなのはもちろん、僕もその恩恵に与ることができるんだ。彼が奮起して存分に実力を発揮すれば、そこから僕も何かしら学び取れるはずで、僕自身もさらにレベルアップが可能になるだろう。そういうダイナミックな相乗効果を僕は期待しているんだ。

――フランスGPの前には大掛かりなアップグレートが施されましたね。

リカルド：どこがどうアップグレードされても、それを走りで表現するのは“リカルド”って奴の力量次第なんだ。あちこち変更が加わるのはたしかだとしても、それですべてが手に入るわけではないし、完璧を期すにはもう少し時間が必要だ。まだやり残した仕事は多いが、正しい方向に向かっていると確信できる。僕自身はかなりいい感じだと思っているが、よそのチームもレベルアップするだろうから、結果にストレートに反映されるとは限らないんだ。僕らの目標はもちろんもっと高いところにあるし、いまの段階では中団グループでひと息つく余裕が生まれただけでも良かったと感じている。地元のフランスだけでなく、その後もレース毎に何かしら新しいパーツが導入されるのも好材料で、チームの取り組み



上は今季前半戦までのリカルドとヒュルケンベルグの戦績だ。シーズン序盤は度重なるリタイアに見舞われ、中団グループのトップを戦える状況ではなかった。しかし、第7戦カナダGPでは2台そろって躍進。ランキングではややリカルドが上回っているが、後半戦でどこまで伸びていけるのか、アップデートに期待がかかる。

D.Heath



D.Heath



「レッドブルのやり方を教えて欲しい」

に感銘を受けているところさ。僕が去年までいたレッドブルは、シーズンが始まってからの進化の度合いがすごかった。今季は例年ほどじゃないという見方もあるようだが、そのレッドブルに匹敵するような進化を遂げつつあるルノーを頼もしく感じるよ。

リカルド流のやり方

——進化ということで言うと、技術的なことはもちろんあるとして、トップチームからトップドライバーであるあなたを迎え入れた、というのがチームとしてもっとも大きな変化だったのでは？ そういう経験を活かすという意味で、ルノーに不足していると感じるのはどんなことですか？

リカルド：新たな視点で眺めると問題は意外と単純だった、というのはよくあることだ。初めてルノーをドライブしたとき、いくつかの特徴に気付いたんだ。そのとき僕が言ったのは、「これはどういう意図があってやったのか？ 代わりにこんなやり方もあったはずだが、それをしなかったのはなぜか？」ということだった。セットアップとかでよくあるんだけど、彼らが思いもしないアイデアだったりもするからね。2年前にやってみたけどうまくいかなくて、それ以来試していない、ということもあるだろう。そんなときの僕のアプローチはこうだ。「レッドブルではこれが普通で、まったく問題なく機能していた。だからあらためてトライしてみたいんだけど、どうかな。この部分なら役に立ちそうな気がするよ」ってね。こんな風に働きかけを続けていけば、必ず物事は好転していくと思うんだ。チーム運営という点では、レッドブルに比べ組織やスタッフが新しく、セカンドチームも持たないルノーは、やはり足りない部分もいろいろ目に付く。人の入れ替わりが激しいというのも問題だ。レッドブルは歴史が古いだけあって、組織も運営もしっかりしている。幹部クラスの顔ぶれもまず不動と言っていいくらいだね。できればこういう部分をルノーに移植したいものだと考えている。ミーティングでそういう話をする場合、誰にどう伝えるかも重要な問題だ。決してチームを丸ごと変えようとしているわけじゃない、ということを分かってもらう必要があるしね。僕としては、気になる部分を指摘して、それでチームが少しでも良くなれば、という感覚でやっている。建設的な意見なら多少厳しい内容でも耳を傾けてくれるのが、シリルのいいところだし、ルノーもその辺りはすごくオープンだ。シリルからは「レッドブルのやり方で、ウチにも役に立ちそうなことがあればぜひ教えて欲しい」といつも言われているんだ。だから僕は、クソ野郎の役を演じながら、クソ野郎と思われずに済んでいるってわけさ（笑）。いくら注文をつけても反感を買うことはない。そのために僕を雇ったとみんなが思っているから、心置きなく意見を言えて、そういう部分がすごく快適なんだ。

——今後も順調にチームが進化していくとして、シンガポールなどで表彰台を狙えそうですか？

リカルド：年内にある程度の結果を出すことは可能だとは思うが、表彰台フィニッシュはハッキリ言って欲張り過ぎだと思う。実際のところ、モナコなら5位以内も可能という気がしていたんだけど、あれくらいが精一杯じゃないかな。それも、すべてがうまく行った場合の話だ。だから、年内の目標としてはトップ5なら上出来。それだって、どうなるか分からない。表彰台に上がるには、まずクルマをなんとかしないと無理だよ。

——出走車の車検が済んだらそのまま



Sutton

笑顔のリカルドに13のきつい質問

パルクフェルメに保管し、週末の間ずっと新しいパーツに交換することもできなくなる、という改訂ルールが検討されていると聞きます。徹夜で新たにパーツを作ってしまう、というのはレッドブルの得意技ですが、この規則が導入されるとルノーに有利に働くと思いますか？

リカルド：そんなルールができるの？　全然知らなかった。てことは金曜のフリー走行もなくなるわけだね。土曜の朝にプラクティスをやって、午後は公式予選、翌日はレースと、まさにぶっつけ本番か……。ルノーに有利かどうかは知らないけど、一発でセットアップを出せるチームにとってはチャンスだね。不確定要素が増えるという意味ではいいことなんだろうな。トップチームがこれを歓迎するかどうか、僕にはちょっと想像もつかないけど。

――ウィークエンドを土・日だけにするという案は、年間25戦にしたい思惑とセットになっている気もします。それを聞いてどう思います？

リカルド：たとえばモントリオールでの開催なら、僕は5日間くらい滞在するのも大歓迎だ。なんたって涼しいし。2日間開催に短縮されたとしても、年間25戦もやるとなると、飛行機での移動がますます増える。いまでも多すぎるくらいだから、あまりいいアイデアとは言えないな。できれば撤回して欲しいね。これはドライバーも口を挟んでいいケースだと思うので、GPDAがしっかり意見を取りまとめて議決に繁栄させるべきだと思う。ほかにも、ドライバーがこぞって反対というような変更は、当事者として声を挙げていく必要があるね。

決断は間違いじゃない

――話は変わりますが、ホンダの進化に驚いていますか？　パフォーマンスだけでなく、信頼性も格段に向上しています。

リカルド：レッドブルにいたときに、ホンダのインフラをこの目で見る機会があったんだ。だから少しも意外ではないよ。HRD Sakuraで行なわれていることをひと目見れば、誰だってそう感じるはずだ。パワーもそうだけど、信頼性だってかなり良くなっている。驚きという意味では、むしろルノーが信頼性でここまで苦しんでいることのほうがビックリだ。僕だけじゃなくスタッフ全員がショックを感じているくらいだ。ホンダは今季まだエンジンが原因のリタイヤとか一度もないはずだし、ウチらに比べたら断然いい。ピエール（ガスリー）がバクーで止まったのだって、厳密にはエンジンが壊れたわけじゃないだろう？

――ドライブシャフトだからそうですね。ターン16の縁石にヒットして折ってしまったらしい。レース終盤になって、マックスに縁石に乗っちゃいけないと指示が出た、あれがそうだったと聞いています。

リカルド：なるほど、それで納得だ。こういうインタビューって、何かしら得るものがあるんだよな。（急に真顔になって）だからホンダの信頼性はやはりホンモノだよ。パワーとか性能については、僕は詳しくは知らないけど、それなりのレベルに達しているんだと思う。これも予想されたことだ。

――ビックリついでにもうひとつ。去年の前半あたりからバルテリ・ボッタスがルイス・ハミルトンとまともに勝負するようになりました。ですが、かなり衝撃的な出来事だった割には注目する人が少なかったような気もします。フォーミュラ・ルノー時代からのライバルであるあなたの目から見て、ボッタスがルイスに果敢にチャレンジしているのは驚きか、それとも11年前の彼がようやく戻ってきたと感じているのでしょうか？

リカルド：なかなかいい質問だ。彼がもともと力のあるドライバーなのは分かっていたことだ。でも、少しばかり意外な気もする。才能はあるし、結果を出して当然なんだけれど……どう言ったらいいのか悩ましい。今シーズンも最後のレースまでずっとルイスをプッシュし続けたら、もっと驚きだ。つまり、ルイスはまだ余裕があるというか、本気を出したときの彼はそんなに簡単にやられるような相手じゃない、ってことを僕は言いたい。

――それでは最後にひとつ、〝真実の瞬間〟に相応しい質問を。昨年の8月以来、ほんの一瞬たりともレッドブル離脱を悔やんだことはない、と胸を張って言えますか？

リカルド：『ほんの一瞬たりとも』ですぐピンときたよ。『やっぱその質問だよな』ってね（笑）。本当のこと言わせてもらうけど、これっぽちも後悔はない。本音だ。自分がやったことが正しいかどうかは直感で分かる。去年の8月もそうだった。それまで抱え込んでいたストレスが一瞬にして消え去り、気持ちがパッと明るくなったんだ。人からよく言われるが「マックスはすでに何度か表彰台に上がっているのに、お前はまだだ」ってね。でも、別にレッドブルをくさすわけじゃないが、過去5年ほどは代わり映えがしなくて、去年と今年を比べてもすごく良くなったとは思えない。つまりチームを出たことを残念がる理由はないということだ。何が言いたいかというと、メルセデスが突出しているいまの状況では、それ以外のチームに所属するすべてのドライバーはハッピーじゃないということだ。僕が全然悔やんでいないのもそれが理由だ。たしかに成績はあまりパッとしないが、チームに不満はないし現状に納得している。何より重要なことは、こういう決断を下した自分に僕自身が満足している。エンジニアと心を通わせながらチームワークを築き上げていくことに大きな喜びを感じているのさ。自分の利益のためではなく、本当に心に思ったことをそのまま口にできるのも気分がいい。これって、すごくまっとうな感覚だと思わないか？（笑）だから、『メルシ・ボクー』って言わなきゃな（と手を差し出す）。うん、インタビューを締め括る言葉としてもこれは最高だ、そうだろ？

ホンダの信頼性はやはりホンモノだよ

Translation : 水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo : XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality : PORTUGAL

全22戦カレンダーに見え隠れする近視眼的な利益主義

生きていてこそ金の卵は産みだされる

8月下旬、2020年シーズンの暫定日程が発表された
来季は初開催のベトナムを含む全22戦が予定されているが
これはF1の本質的な魅力を薄める危険性を内包していそうだ

現在F1のグリッドを埋める10チームは、来季は全22戦にしたいというリバティ・メディアの要望に同意した。チーム代表たちは、長年にわたって年間20レースが限界だと主張しながらも、数年前にあっさり21戦目の追加を認めている。彼らの多くは、それを「たった1戦増えるだけ」と言って片づけた。

そして、22番目のレースの受け入れにも、これと同じ論法が持ち出された。8月下旬、F1は2020年シーズンの暫定スケジュールを発表。ベトナムとオランダがグランプリ開催地に加わった。土壇場で契約延長にこぎつけたスペインもしっかり名を連ねた一方で、ドイツはカレンダー落ちを喫している。したがって、20年は追加が2戦、消滅は1戦で差し引きプラス1の22戦になる。

ハンガリーでフレデリック・バスールに聞いたところでは、「プロモーターから支払われる開催権料が、私たちにとって最大の収入源なんだ。スペインは2000万ユーロ（約23億5000万円）以上を払ってくれるし、ロジスティクスなどの面では楽なレースだから、スペインを加えて22戦ならいいだろうということになった」という。ただ、同時に彼は「そうして『あと1戦くらい……』と言っていると、いつの間にか年間30戦、なんてことにもなりかねない。このあたりが本当の限界だと思う」とつけ加えることも忘れなかった。

どうやら、チェイス・キャリーはチームを説得するために、ベトナムは開催権料として年間800万ドル（約8億5000万円）しか払えず、スペインをカレンダーに残さないと20年のプロモーターからの収入は同じ21戦でも目減りすると話したらしい。チームはそれを聞いて、すぐに全22戦のカレンダーに同意した。

だが、この話には私たちが集めた情報とは一致しないところがある。10カ月前にハノイでの市街地レースについて発表があった時、このレースがF1に毎年4000万ドル（約42億6000万円）をもたらすとパドックでは言われていた。また、実質的な主催者である現地の複合企業ビン・グループは、イベントに要する費用が年間6000万ドル（約63億8000万円）にのぼるとしている。

つまり、明らかに誰かが嘘をついているわけだが、何はともあれ、チームは全22戦のカレンダーに同意した。そして、ベトナムの人々が予定どおりレースの準備を整えることができれば（間に合わない可能性もまだあると、私は見ているのだが）、私たちは歴史上最も過酷なシーズンを迎えることになる。

このカレンダーは、チームスタッフや関係者の健康、家族との生活や幸福を犠牲にしかねないものだ。また、開催ラウンド数の増加にともなうファンの関心の“希釈化”という点でも、F1は間違った方向へ進みつつあると言わざるをえない。グランプリの魅力のひとつは、各国で年に一度の特別なイベントであることだ。ファンには、レース観戦を大いに楽しんだ後、前戦を振り返りながら次のレースを楽しみに待つ時間も必要だ。

ところが、キャリーはチームに対し、21年には全24戦のカレンダーを目指すと伝えている。私たちは一度立ち止まって、よく考えてみるべきだ。シーズン開幕は3月半ば、終了は12月の最初の週末という枠組みを守るならば、わずか36～37週の間に24回ものレースが行なわれることになる。その場合、必然的に2週連続開催を強いられるケースが増加するが、そうした連戦の2戦目ではテレビ中継の視聴率が伸び悩む傾向がある。

年間のレース数を増やせば、短期的にはチームとFOMが資金面で潤うかもしれない。だが、より長い目で見ると、全戦でチームに帯同するのは身体的に過酷だという理由で、優れた人材がこのスポーツを去っていくことにもつながるだろう。ファンもすべてのレースをテレビで観戦するのをやめて、本当に見たいと思ったグランプリだけを選ぶようになるに違いない。

私が何よりも恐れているのは、有料放送への移行を推し進めた時と同様に、F1が近視眼的に利益が得られる道を選び、結果としてレースそのものの価値を下げてしまうことだ。毎日ひとつずつ金の卵を産むガチョウを飼っていた農夫が、その腹の中に金塊が詰まっていると思い込んでガチョウの腹を裂いて殺してしまうという、有名なイソップ寓話のように……。



今号のレポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

権力者に見初められるというリスク

8月、レッドブルのヘルムート・マルコ博士が再び物議を醸す決断を下した
ドライバーをクルマのパーツとして扱うような人事は許されることなのだろうか

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Sutton

レッドブルの“特別なコンサルタント”、ヘルムート・マルコ博士は、夏休みを心待ちにするタイプではないようだ。彼にとっての８月はゆっくりと休養する期間ではない。実際、もてぎでのスーパーフォーミュラ第５戦を視察しに来日していた。しかし、それ以上に今夏のマルコの行動で注目したいのは、レッドブルのドライバーに関する決断だ。アレクサンダー・アルボンをレッドブルに昇格させ、ピエール・ガスリーをトロロッソに戻したのだ。ファンや関係者の多くが、この処遇について疑問を抱いた。はたして、わずか12戦で評価を下すのは正しいのだろうか。

マルコのやり方には、いまさら誰も驚かない。2015年には当時弱冠17歳のマックス・フェルスタッペンをF1デビューさせ、翌16年にはダニール・クビアトと入れ替える形でレッドブルに昇格させている。

マルコにとってのドライバーは、マシンに投入される“新しいパーツ”と何ら変わりはない。クルマに組み込んでコース上で試し、いい具合ならそのまま使うが、そうでなければ取り外してピット裏に戻すだけだ。

ドライバーをこのように扱っていいのか？ひとつのやり方としては問題ない。マルコは多くのドライバーにチャンスを与え、レッドブルとして若手のキャリアを経済的に支えている。しかし、その将来の決定権を握っているのはレッドブル側で、若手はいつ支援が打ち切られても文句を言うことは許されない。とても明快な契約だが、オファーを受けた若手はそのメリットとリスクを覚悟したうえで、レッドブル傘下に入るしかないのだ。

01年のレッドブル・ジュニアチーム発足以来、複数のドライバーがF1に到達したが15年以降、マルコの方針にある変化が見られるようになった。そのきっかけは、フェルスタッペンである。F1での実績やパフォーマンスはもちろん、短期間で頂点を狙えるまでに成長したという点でも、フェルスタッペンは周囲の期待を大きく上回った。その成長ぶりに大いなる満足感を得たマルコは、他の若手に求めるレベルを極端に高めた。つまり、フェルスタッペンの再現を期待するようになったのだ。

マルコが次のフェルスタッペンを見い出そうとするのはいい。だが、彼と同じレベルを求められては、実力を発揮するまでに長い時間を必要とするドライバーは、その将来を台無しにされてしまう可能性がある。

ダニエル・リカルドがレッドブルに残留していたら、いまのような状況にはならなかっただろう。ところが、カルロス・サインツと同じように、リカルドはマルコの態度が原因で昨年限りで離脱。この両ドライバーは速さという点でフェルスタッペンに劣らなかったが、新たなフェルスタッペンを見つけ出そうという企ての反動で、ふたりは犠牲を強いられた。

一方で、近年のレッドブルには興味深い変化が見られる。育成ドライバーのなかにF1にステップアップできそうな若手がいないせいで、ブレンドン・ハートレーやクビアト、つまりかつて契約を打ち切られたドライバーが呼び戻されているのだ。それはこの２名だけでなく、アルボンも傘下に入ってからわずか１年後の12年の終わりにマルコから解雇を言い渡されていた。時が経てば状況も変わると言えるが、最近のマルコは決断を下す際、直感に頼っているように思われる。それがいい方向に働くこともあるが、対価を払いながら“落第ドライバー”を大量に生み出す事態を招きかねない。

トロロッソに出戻り、シーズンをやり直さなければならないガスリーの心中は察するに余りある。しかし、デビューからわずか半年でフェルスタッペンの僚友を務めなければならないアルボンのプレッシャーも相当なものだろう。

今回の改革が奏功する可能性もあるが、決断した側はともかく、選ばれた側が大きなリスクを背負わされていることは間違いない。



デビューから半年でレッドブルの“一軍”に昇格したアルボン。メディアからの評価もたしかに高いドライバーだが、この突然の人事には懸念の声が多く上がっている。

全日本MS会議 vol. 227

議題 ヴィッツレースからカブレースへ

Text：大串 信（Makoto Ogushi）

先日、久しぶりに実戦レースに出場した。と言っても４輪レースではなく、初めての２輪レースである。この夏、富士スピードウェイのフルコースを使ってホンダのスーパーカブを集めた耐久レースが開催されると聞いて、ぜひ出場したいと思った。ぼくはふだん自転車には乗るけれどバイクには高校通学以来、まともに乗っていない。当然手元にカブもない。

でもカブならレースのために中古を買ってもそれほどの出費にはなるまい、この際１台買ってレースに出ようかと気分が盛り上がった。好成績を収める必要はない。たしかにモータースポーツは勝ち負けを追求するための“競技”だが、一方では結果を二の次にして、競技車両をいじり走らせて、友人とワイワイ遊ぶという楽しみ方もあるのだ。

問題はさっそく中古車市場をネットで覗いたところ取引相場が結構高くて、夏休みのお小遣いで気軽に買い取るには少々難がある点だった。４～５人集めて折半にすれば経費も含めてそこそこかなぁ、などと考えながらふとこの計画をフェイスブックでつぶやいたところ、すぐに思いがけないメッセージが飛んできた。

「そのレースに出ようと思ってすでに１台買ってあるんだけど、出ませんか」というお誘いだった。メッセージを送ってきたのは、以前ヴィッツレースに出ていた頃の知人である岩田成可さんだった。岩田さんは我が家の隣町に住んでいる人で、お互いヴィッツレースに参加している頃、近所の道で競技車両同士すれ違った際に声をかけあって、友人になったのだった。

公道走行可能な車両を用いるヴィッツレースならではの出会いだったけれど、ナンバー付き車両のレースが珍しくなくなった近年は、こういう交流は全国で起きているのではないかなぁ、とても良いことだなぁと思う。

で、それ以来庭で獲れたタケノコをもらったりというご近所づきあいが続いていたが、とうとう一緒にレースをやろうということになったのだ。聞けば、近所の友人知人を集めてチームを作るという。町内会チームでレースするなんて、ホビーで関わるモータースポーツの理想的な形ではないか。なんという幸運に巡り会ったのだろうと気持ちはさらに昂ぶった。

１回だけ夜中、近所の道で試走をさせてもらい、レース当日富士スピードウェイの現場でチームの顔合わせをしてそのままレースだったが、お互い好き者同士、すぐにチームワークができてじつに楽しい4時間レースを楽しんだ。いつもは４輪で走る富士のフルコースを２輪（カブだけど）で攻めると、新鮮な興奮にも包まれた。

当然「これ、来年も出ようよ！」とチームは盛り上がって「オ～！」と勢いづいた。だが大問題があった。来年は夏場、富士スピードウェイがオリンピックのために４カ月だか５カ月の間、閉鎖されてしまい、今年のような形でイベントを開催するのは難しそうなのだ。復興五輪を標榜しているはずなのに、モータースポーツ業界に災害とも言うべき状況をもたらすのはどんなもんなのと気分は複雑になった。

あの日のポディウム

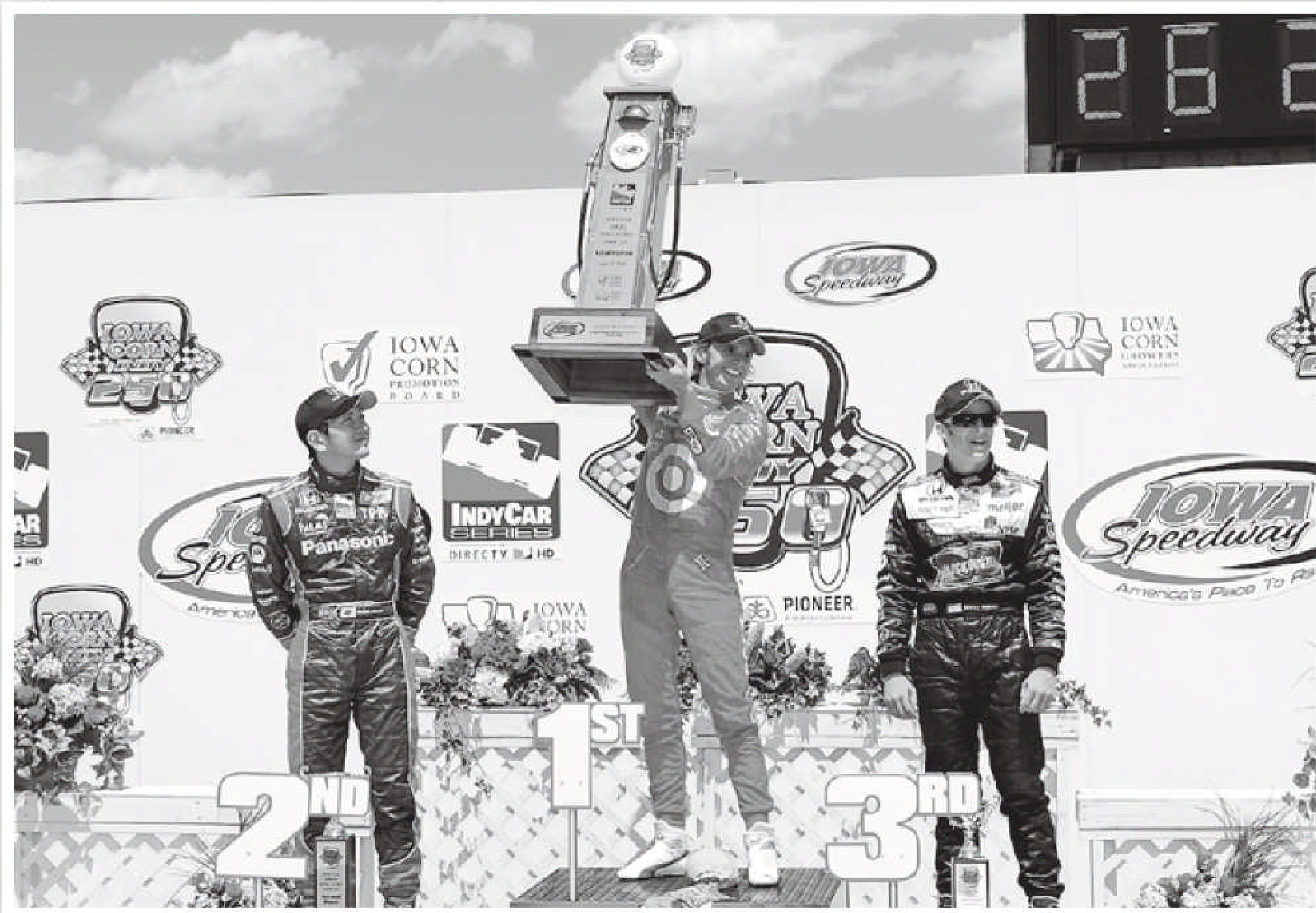
お立ち台写真で味わう“時代”の匂い　Lap 37

Text：auto sport　Photo：Sutton

2008 06 22 Indycar

｜第9戦 ｜アイオワ

佐藤琢磨がついにショートトラックも制した。11年前、武藤英紀も自身のインディカー最上位である２位を、１周1.4㎞のアイオワのショートオーバルでマークしていた（翌年のアイオワでも３位に）。途中から燃費作戦を採ることに決め、見事に完遂した武藤は後日、「あのときは悔しくて笑顔になれなかったけど、いま思えば表彰台でもっと笑っておけばよかった」と振り返っている。ポディウムの頂点に立つのは、いまは亡きダン・ウェルドン。この年の第３戦ツインリンクもてぎでは、ダニカ・パトリックが自身および女性として初のインディカー優勝を達成している。



② 武藤英紀［Andretti Green］
① D.ウェルドン［Target Chip Ganassi］
③ M.アンドレッティ［Andretti Green］

auto sport No.1514 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

8/19 [mon]

F1 かつてF1に参戦し、現在はラリークロスで活躍するスコット・スピードが、アメリカ・ユタ州で開催されたラリークロスイベント中のアクシデントで背骨を骨折する重症を負ったとの報道

8/20 [tue]

F2 プレマからF2を戦っているミック・シューマッハーが、F1へのステップアップのタイミングについて、"そのときが来るまで分からない"とあらためてコメント

RALLY TOYOTA GAZOO Racing、2020年1月に行なわれるダカール・ラリーに向け、元F1世界王者のフェルナンド・アロンソと走行トレーニングプログラムを開始すると発表。9月13～14日に南アフリカで開催される2019ハリスミス400ラリーで実戦デビューへ

8/22 [thu]

F1 技術規則が大幅に変わる2021年型マシンの空力デザインモデルが公開

F1 ルノーが2021年からはパワーユニットの開発凍結を希望しているとの報道

F1 ウイリアムズ、週末にポールリカールで行なわれるテストで、テストドライバーのタチアナ・カルデロンと、開発ドライバーのファン・マニュエル・コレアに2013年型マシンC32の走行を担当させることを明らかに

WRC 第10戦ドイツ デイ1 SS1が行なわれ、オィット・タナック（トヨタ・ヤリスWRC）が総合トップに。2番手にダニ・ソルド（ヒュンダイi20クーペWRC）、3番手にセバスチャン・オジエ（シトロエンC3 WRC）

EVENT 鈴鹿10時間に先駆け、公道を使用したパレード『鈴鹿モータースポーツフェスティバル』が開催。1万1000人が参加

OTHER JAFが2020年FIA国際スポーツカレンダー登録申請一覧を公開。F1日本GPなど国際イベントのスケジュールが明らかに

8/23 [fri]

F1 ピレリのレーシングマネージャーを務めるマリオ・イゾラ、今シーズン序盤にメルセデスが圧倒的な強さを示した理由が、ピレリが導入したトレッドが薄いタイヤにあるという見方を全面否定

WRC 第10戦ドイツ デイ2 SS2～7が行なわれ、タナックが総合首位をキープ。2番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）、3番手にオジエ

『オートスポーツ』No.1513 発売

8/24 [sat]

F1 2021年に新チーム『パンテーラ・チーム・アジアF1』が参戦する可能性が浮上しているとの報道

INDY 第15戦ゲートウェイ レイホール・レターマン・ラニガンの佐藤琢磨が優勝し、今シーズン2勝目をマーク。2位にエド・カーペンター・レーシングのエド・カーペンター、3位にA.J.フォイト・エンタープライゼスのトニー・カナーン go to p.4

DTM 第7戦ラウジッツリンク レース1 ニコ・ミューラー（アウディRS 5 DTM）が優勝。2位にロビン・フラインス（アウディRS 5 DTM）、3位にマイク・ロッケンフェラー（アウディRS 5 DTM）

IGTC 第4戦鈴鹿10時間 予選 BMW Team Schnitzerの42号車BMW M6 GT3（アウグスト・ファーフス／マーティン・トムチェク／ニコラス・イェロリー）がポールポジションを獲得

WRC 第10戦ドイツ デイ3 SS8～15が行なわれ、タナックが依然首位をキープ。2番手にクリス・ミーク（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にヤリ-マティ・ラトバラ（トヨタ・ヤリスWRC）

8/25 [sun]

IGTC 第4戦鈴鹿10時間 決勝 Audi Sport Team WRTの25号車Audi R8 LMS GT3 2019（ケルビン・バン・デル・リンデ／ドリス・ファントール／フレデリック・ベルビシュ）が総合優勝 go to p.72

DTM 第7戦ラウジッツリンク レース2 レネ・ラスト（アウディRS 5 DTM）が優勝、2位にミューラー、3位にロッケンフェラー

WRC 第10戦ドイツ デイ4 SS16～19が行なわれ、タナックが優勝。2位にミーク、3位にラトバラ

8/26 [mon]

FE ポルシェとタグ・ホイヤーが長期のパートナーシップ契約に同意との報道

GT GTAが第6戦オートポリスのエントリーを発表。GT300クラスのLEON PYRAMID AMGのラインアップが蒲生尚弥と菅波冬悟となるなど、2チームに変更があることが明らかに

8/27 [tue]

F2 カンポス・レーシング、第9戦ベルギーから佐藤万璃音を起用することを発表

INDY アロウ・シュミット・ピーターソンからフル参戦しているマーカス・エリクソン、アルファロメオのリザーブドライバーとしてF1ベルギーGPに招集されたことで、第16戦ポートランドを欠場することが明らかに。代役はコナー・デイリー

ETCR DTMなどでタイトルを獲得してきたマティアス・エクストロームがクプラと契約し、ETCRマシン、クプラe-Racerのオフィシャルドライバー兼アンバサダーに就任

8/28 [wed]

F1 メルセデス、2020年もバルテリ・ボッタスを起用することを明らかに

F1 ルノー、2020年のレギュラードライバーに、今季はメルセデスでリザーブドライバーを務めているエステバン・オコンを起用することを発表

FE ポルシェ、2019/20シーズンに投入するポルシェ99Xエレクトリックを公開

WEC ベントレーがハイパーカー規定参入について検討しているとの報道

8/29 [thu]

F1 2020年シーズンの暫定カレンダーが発表。ベトナムGPとオランダGPが加わった一方で、ドイツGPが消滅したため、史上最多全22戦の予定に

WEC 2021/22シーズンにGTE Proクラスに参戦する予定のブラバムが、ハイパーカー規定参入も検討しているとの報道

WEC 今季ポイントシステムを改定することが発表され、来年開催される最終戦ル・マンでダブルポイント制が採用されることが明らかに

GT JAFが2020年JAF国内競技車両規則を発表。スーパーGT GT500クラス車両についての項目も更新され、エンジン搭載位置が車室の前でなければならない旨が明記された

8/30 [fri]

F1 第13戦ベルギーの金曜日時点で14台がパワーユニットのエレメント交換を行ない、そのうち6台がペナルティを受けることが決定

F1 レーシング・ポイントがセルジオ・ペレスと新たに3年契約を締結し、2022年までは同ドライバーが残留することを発表

RALLY 2020年のWRCカレンダー入りを目指しているWRC日本ラウンド、"Rally Japan（ラリー・ジャパン）"の公式サイトがリニューアルされ、一般公開される

OTHER 2021年に始まる電動SUVによるオフロードレースシリーズ、エクストリームEの開幕戦がグリーンランドで行なわれることが明らかに

8/31 [sat]

F1 第13戦ベルギーGP 予選 フェラーリのシャルル・ルクレールがF1キャリア初ポールポジションを獲得。2番手に同じくフェラーリのセバスチャン・ベッテル、3番手にメルセデスのルイス・ハミルトン

F2 第9戦ベルギー レース1 2周目で複数台が絡む大クラッシュが発生し赤旗が提示され、そのまま中止に。アントワーヌ・ユベール（BWTアーデン）がこのクラッシュにより死去した go to p.3

F3 第6戦ベルギー レース1 トライデントのペドロ・ピケが優勝。2位にプレマのロバート・シュワルツマン、3位に同じくプレマのジェハン・ダルバラ

SFL 来季から発足するスーパーフォーミュラ・ライツとユーロフォーミュラ・オープンで使用されるダラーラ320がイタリアのバイラーノでシェイクダウンされた。ドライバーはダニエル・ティクトゥムが担当

9/1 [sun]

F1 第13戦ベルギーGP 決勝 ルクレールがキャリア初勝利。2位にハミルトン、3位にメルセデスのボッタス

F2 第9戦ベルギー レース2 レース1でのクラッシュを受けて中止に

F3 第6戦ベルギー レース2 プレマのマーカス・アームストロングが優勝。2位にイェンツァーの角田裕毅、3位にシュワルツマン

INDY 第16戦ポートランド ペンスキーのウィル・パワーが優勝。2位にチップ・ガナッシのフェリックス・ローゼンクヴィスト、3位にアンドレッティ・オートスポートのアレクサンダー・ロッシ

INDY 2020年シーズンのカレンダーが発表に。ポコノの代わりにリッチモンドが加わった全17戦のスケジュール

9/6 [fri]

『オートスポーツ』No.1514 発売 この号です

9/7 [sat]

F2 第10戦イタリア
F3 第7戦イタリア

9/8 [sun]

F1 第14戦イタリアGP
F2 第10戦イタリア
F3 第7戦イタリア
GT 第6戦オートポリス

9/12 [thu]

WRC 第11戦トルコ

9/13 [fri]

WRC 第11戦トルコ

9/14 [sat]

DTM 第8戦ニュルブルクリンク
WRC 第11戦トルコ

9/15 [sun]

DTM 第8戦ニュルブルクリンク
S-TAI 第5戦もてぎ
WRC 第11戦トルコ

9/20 [fri]

『オートスポーツ』No.1515 発売

OFF SHOT

今年の鈴鹿10Hには、S耐チームのGTNET MOTER SPORTから山田英二選手が参戦。チューニングカー業界では『ターザン山田』として知られる同選手ですが、実はF3参戦経験もある本格レーシングドライバーなのです。久しぶりのレーシングドライバーとしての仕事には「ちょっと不満な結果」とコメント。それでもダウンフォースを使って走る現在のGT3マシンはほぼ初めてという状況で、大きなトラブルも起こさず週末をまとめたのは流石のひと言でした。



※このページの情報は8月31日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1514 9/20

auto sport 2019年9月20日号（隔週金曜日発売）
2019年9月6日発売　第56巻第18号　通巻1514号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida
	髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋 Masahiro Takato
	高桑大輝 Daiki Takakuwa
	藤井由夏 Yuka Fujii
	上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
	平野 健 Takeshi Hirano
Art Director/ Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi
	片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo	INDYCAR



as-web.jp

FROM PIT CREW

●目を覆いたくなるクラッシュだった。ベルギーで行なわれたF2レース１の事故のことだ。モノコックの損傷は想像を絶するもので背筋が凍った。数年前、欧州F3などで若手ドライバーらのラフプレーが問題視されたこともあったが、今回はそのようなことはなかったし、また国際映像を確認する限りデジタルフラッグの運用なども的確に見えた。もちろん車両はFIAによる最新規定に沿って作られたものであり、つまり現在考えられ得る安全技術や知恵がすべて注ぎ込まれた環境下での悲劇だった。個人的にもショックは大きく、あらためてこのスポーツに必要な「覚悟」を考えさせられた。ユベール選手のご冥福をお祈りします。（田中）

●ロビン・フラインスさんのお茶目っぷりに助けられた「SUPER GT試験」、いかがだったでしょうか。ちょっと設問が難しすぎましたかね。取材中、ドイツの皆さんからは「日本のドライバーにも、“DTM試験”をやってよ。彼らだって、DTMのことはそんなに知らないでしょ～」との声を多くいただきましたが、日本のドライバー（と首脳陣）の皆さん、試験問題作ったらやってくださいますか？いまはお互いのことをよく知らなくても、ふたつの交流イベントが終わったときには、相互理解が深まっているといいなぁと思います。（なかの）

●今年も鈴鹿10時間にお邪魔しました。木曜のパレードから参加したのですが、パレードでも決勝レースでも大きなケガ人などは出ずにひと安心。なのですが、キャシディのクラッシュなど、一歩間違えば大惨事になっていたであろう場面もありました。モータースポーツは危険なものだということを、常に忘れてはいけないなと思う今日このごろです。（きゃりー）

●最近、F1チームのSNSにおけるギャグセンスが高くて最高におもしろい、という話をしようと思っていましたが、今回はスパに思いを馳せることにします。ああいった事故はいつ何時でも心が痛いですね。ガスリーはルクレールに「アントワーヌのために勝ってくれ」と頼んだとコメントしていますが、どんな気持ちだったのか……。それを人に託すガスリーの勇気と、辛い悲しみとガスリーの気持ちも背負ったルクレールの気持ちは計り知れません。久しぶりのモナコ国歌は、2017年にF2のレースで何度も聞いていたあの音色と同じには聞こえませんでした。（SNSの話はまた今度。R.I.P. yuka）

●競女Cup第２戦に初エントリーした沖縄県出身の「翁長実希」選手が優勝し、涙を流しながらポディウムに登壇した。さらに、今年のW-シリーズでシリーズ７位を獲得した「小山美姫」選手が、インタープロトシリーズ（ジェントルマンクラス）に初出場し、第３戦は見事優勝した。海外のレースに参戦し、より運転技術が向上した彼女は、レース後少し余裕を見せていた。インタープロトシリーズ（プロフェッショナルクラス）に参戦したらどのようなレースになるのか。今後の彼女たちの活躍に注目していきたいです。（ヒラケン）

お詫びと訂正

auto sport No.1513 37ページのFIA F2の記事において「３日に行なわれたレース１では５位でチェッカーを受けるも、バーチャル・セーフティカー（VSC）中の運用に関するペナルティにより７位に降格となった松下。しかし、それが幸いしてレース２ではフロントスタートを獲得するに至った」とありますが、実際には「前走者の前のライバルたちにペナルティが下り一時５位となったが、その後ペナルティが取り消され、松下は元の７位に戻った」が事実です。松下信治選手、ならびに関係者の皆様にご迷惑をおかけしましたことをお詫びするとともに、訂正させていただきます。編集部での校正時に誤った変更をしたことが原因です。今後はより一層正しい報道の徹底を心がけてまいりますので、ご愛読のほどよろしくお願い申し上げます。

Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）



#61 SUBARU BRZ R&D SPORT

闘志は青く燃えて。

エクストラポイントが与えられる真夏の大一番、「スーパーGT第５戦富士500マイルレース」。GT300の61号車SUBARU BRZ R&D SPORTも上位フィニッシュに目標を定めていた。約1.5kmのストレートを有する富士スピードウェイでは、大排気量のトルクとパワーを武器とするFIA-GT3が強い傾向は変わらない。しかし、BRZも「ブレーキ性能のレベルアップ、エンジンの各種の公差をさらに詰めることでのレスポンスアップなどで、パフォーマンス向上を果たしてきています」（渋谷真総監督）という感触とともに週末をスタートし、予選は山内英輝がPPからコンマ1秒差の４番手。ウエイトハンデの兼ね合いはあるが、BRZの富士でのストレートスピードは以前より確実に増してきている。

ただ、第５戦富士ではドライバー交代を伴うピットストップが最低４回義務付けられていた。BRZは２ℓターボ車ということで高いブーストの使用を認められているが、そのぶん燃費はダウン。給油時間を短くできればそれも相殺できるが、JAF-GT300の給油リストリクター径はFIA-GT3のそれより小さく、停車時間は必然的に長くなる。ここが昨年の富士500マイルから大きなディスアドバンテージとなっていたが、「コーナリング、タイヤの２輪交換、ピットワークで勝負する。ダンロップさんもいいタイヤを作ってきてくれています」と総合力で活路を見出そうとしていた。



決勝中のベストタイムは優勝車や上位車と同レベル。BRZは最大で約10秒、他車より長く給油時間がかかる場合があるという。燃費改善の面では、エンジン本体および補機類の見直し、エンジンのマッピング、ドライバーの燃費走行など全方位から取り組んでいる。井口は予選Q1を担当。７番手で通過。

そうして始まった決勝レース。スタートは山内が担当し、４番手をキープ。１回目のピットストップでは４輪交換とし、井口卓人がコースへ。60周目あたりでのバトルを制し、３番手にポジションアップ。２回目は２輪交換で山内へ、３回目は４輪交換で井口へ。ピットではメカニックが迅速かつ確実な作業で、コースではふたりがFIA-GT3にストレートで離されないようにセクター３で間合いを詰めつつ、ストレートエンドでブレーキング勝負という周回を積み重ねることで、第４スティントまでに何とか３番手を保っていた。そして、最後のピットストップでは表彰台を狙うべく、タイヤ無交換の勝負に出る。２輪交換で見込めるゲインは最大で約６〜７秒。無交換なら10秒＋αだ。長いスタンバイの後、コースに戻った山内は引き続き好ペースで前を追う。だが、スティント終盤ではさすがにペースが落ち、最終的に10位で富士を終えた。

「タイヤが厳しくなる前まではペース良く、コンスタントに走れていました。やはり給油時間が長かったですね。とくに最後のピット。後ろの数台とのタイム差が少なかったので、最後のピットではドライバーからの情報＋目視で確認し、ジャッキアップもしませんでした。これで４秒くらい縮めることはできましたが……。ただ、残り３戦はもっと上で戦えると考えています。もてぎも昨年は（ほぼ全車ノーWHのなか）予選４番手／決勝６位。苦手ではなくなっています。GTではスバルを応援してくれるファンの方が非常に多いですし、期待もひしひしと感じていますので、しっかり結果を残したいですね」

#61 SUBARU BRZ R&D SPORT Rd. 5 Fuji result

FP	Qualifying	Race
8th	4th	10th

Driver Ranking: 13th (as of Rd. 5)



スーパーGT参戦に、じつは一番前向き?

新規参戦“Rモータースポーツ”の謎に迫る

ゴージャスなる野望。

Aston Martin R Motorsport

ワークスではなくプライベーター? メルセデスと同じくＨＷＡのメンテ? 今年、４台のアストンマーティンで参戦を開始した「Rモータースポーツ」は、謎に包まれた存在だ。その実態はただのお金持ち……ではなかった

Text & Photo：池ノ内みどり（Midori Ikenouchi）
Photo：DTM／R Motorsport／Aston Martin St. Gallen

メンテは「そのままベンツ」

Ｒモータースポーツ――このチーム名にまったく馴染みがないのは当然のことだろう。チーム創立は２０１５年とまだ若く、ＧＴ３のチームとして立ち上がり、以降ブランパンシリーズを主戦場としてきた。それが設立からわずか４年後、ＤＴＭへと新規参入することとなったのだ。チームのオーナーは、Dr.フローリアン・カーメルガーとDr.アンドレアス・ベンツィガーという、ふたりの医学博士である。

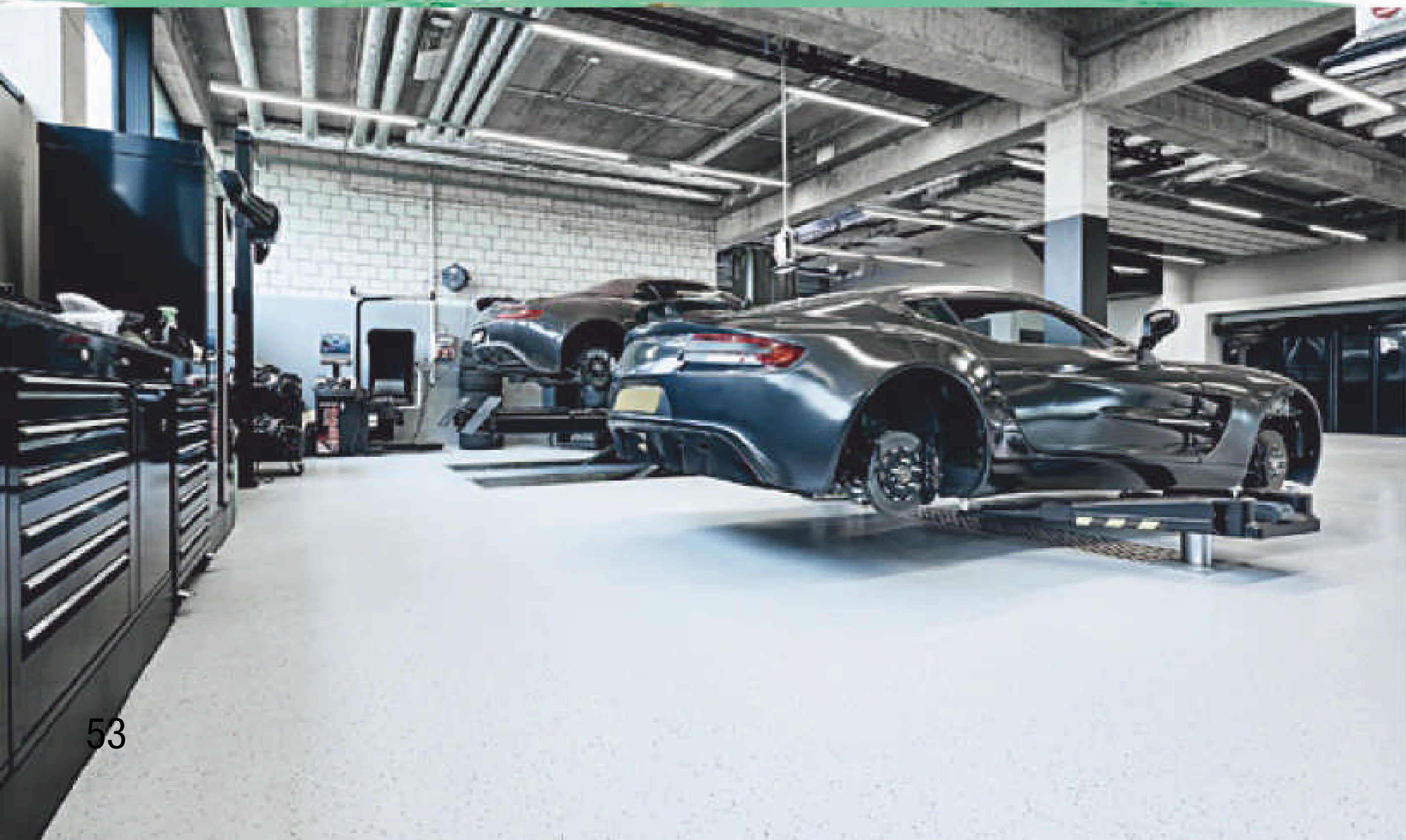
彼らは本業の医師としての仕事を通じて知り合った。大のクルマ好き、そしてモータースポーツのファンという共通の趣味がきっかけで、信頼のおけるビジネスパートナーへと発展したという。“本業”としてスイスで医療コンサルタントの会社を複数経営するかたわら、２０１０年にはスイスのSt.ガレン近郊でアストンマーティンの正規ディーラーを開業している。「小さな販売店ですよ」と彼らは謙遜するが、ゆったりとした空間を活かしたラグジュアリーな雰囲気の店舗は、欧州内でもかなりの大きさを誇る。スイスという土地柄、「超」のつくエグゼクティブな顧客を多く抱え、入手困難な希少価値の高い車両を販売する目的で「ＡＦレーシング」を立ち上げた。加えて、エモーショナルなドライブフィーリングやモータースポーツの現場でしか体験できない感動を顧客に提供するには、モータースポーツ活動は必要不可欠ということで、ＡＦレーシングのブランドのひとつとしてＲモータースポーツが誕生、モータースポーツ活動を担っているのだ。

先日シルバーストンで実車デモ走行が

あったばかりのアストンマーティンのヴァルキリー、そのミッドシップエンジンの提案をし、アストンマーティン、レッドブルと共にプロジェクトメンバーとなり、ハイパーカーをこの世に送り出しているのも、このＡＦレーシングなのである。

昨年までメルセデス・ベンツのＤＴＭ車両開発とレース活動を担っていたＨＷＡ（Ｈａｎｓ Ｗｅｒｎｅｒ Ａｕｆｒｅｃｈｔ）と新たにパートナーシップを組んでのＤＴＭ参入となったのだが、それに伴いＡＦレーシングとＨＷＡは『Ｖｙｎａｍｉｃ ＧｍｂＨ』というジョイントベンチャー企業を立ち上げ、Ｒモータースポーツのニューマシン開発・製作のほか、将来的には小ロットのロードカーの企画・開発・製作等を行なうことも視

もともとは医師であるDr.カーメルガーは、アストンマーティンの正規ディーラーを開業。そこから、モータースポーツへの展開につながっていった。「日本は非常に重要なマーケット」という言葉に偽りがないのは、（日本では）3億円超となるヴァルキリーのオーダーが11台も入っていることからも明らかだ。



Aston Martin St. Gallen



M.Ikenouchi

HWAが所有する機材をそのまま活用しているだけに、基本的なピット内のレイアウトはメルセデス時代とほぼ同じだが、デザインや色調はRモータースポーツ独自のものをして使用しているため、"お古感"はまったく感じられない。４台分の全ピットは同じデザインで統一されているものの、ドライバー名が大きく記されており、グランドスタンド側からもドライバーの位置が一目で分かるようになっているのがポイント。



M.Ikenouchi

プライベーターとして参戦しているが、実質的にはワークス以上の経済的基盤がある

野に、イノベーションパートナーとして今後事業展開をすることを発表している。したがって、RモータースポーツのDTM車両もスイスではなく、ドイツのHWAのファクトリーでメンテナンスされているのだ。

ホスピでコース料理！

Rモータースポーツはプライベーターとして参戦しているため、サーキットでのチームホスピタリティは独自で用意しているのだが、さすが普段から本物のセレブリティをおもてなしする立場のDr.カーメルガーとDr.ベンツィガー。今年の4月にチューリヒ市内の中心地にオープンした『1904 Designe by Lagonda』というハイラグジュアリーレストランの洗練された店内のデザインが、RモータースポーツのDTMのホスピタリティにも採用されており、この1904レストランで毎日腕を振るうミシュランの星付きシェフによるコース料理が、VIPゲストへと振舞われている。

　プライベーターとして参戦するRモータースポーツではあるが、実質的にワークス同等、いやそれ以上の経済的基盤があり、多岐に渡る事業展開の中で、重要なVIP顧客を抱えている。またアストンマーティン社とは信頼のおけるビジネスパートナー以上の強い絆で結ばれているようだ。実際、ヨーロッパ各国のアストンマーティンの販売売上を見ると、本国のイギリスが突出しているものの、第二位はドイツ、第三位にはスイスが続いており、マーケティング戦略的にも、RモータースポーツがDTMを活動の場として選んだ理由には、充分に納得ができる。

　RモータースポーツのDTMへの挑戦は始まったばかり。今季はレースを戦ってデータを収集しながら開発も続けているような状態だが、アウディもBMWもその挑戦に高いリスペクトを持って成長を温かく見守っている。かつてBMWも2012年の再デビューの際には、アウディやメルセデスに同様の施しを受け、いまや互いによきライバル同士となった。ファンもそんなアストンマーティンの活躍を楽しみに応援している。

M.Ikenouchi



M.Ikenouchi



M.Ikenouchi



巨大な二階建てのトランポの中身は謎に包まれ、これぞメルセデスワークス！　的な存在感を昨年までも醸し出していたが、そのままRモータースポーツのエンジニア陣の基地として活用されている。チーム幹部用の数室の個室があり、広いスペースには数十名のエンジニア用にモニターと無線が用意され、ここから走行中のマシンのサポートに当たる。二台のトランポの間には屋根が張られ、中央には連絡通路までもが渡してあり、すべてが完璧に効率化されている印象だ。

R Motorsport



外見上はアウディ、BMWよりも小ぶりなホスピタリティだが、その実はもっとも高級志向。ホスピタリティの上階はチームクルー専用フロアとなっており、時間やスペースの関係でコース料理ではなくビュッフェ形式だが、チームクルー全員にも大変おいしい食事が提供されているとあり、かなり大好評のようだ。メディア関係者はインタビュー等の特別なアポイントメント以外では、基本的に立ち入りは不可となっているのが非常に残念なところ。



R Motorsport



R Motorsport


R Motorsport

オーナー、Dr.カーメルガーに聞くチームの現状と"将来"

「将来的にスーパーGT参戦を考えている」と私はいつも明言しています

──なぜ本業は医師であるあなたがチーム立ち上げ、モータースポーツの活動を？

「私自身が長年、F1の熱狂的なファンだったのです。そして、私にとってDTMはツーリングカー界のF1だと思っています。とてもコンペティティブでエモーショナル、速く、ドライバーのレベルも高い……私にとって非常に魅力的なパッケージとしてうつりました。そして、弊社のマーケティング戦略にぴったりとマッチしたからなのです」

Class1は魅力的

──DTMへ参戦を決断した決め手は？

「ゲルハルド・ベルガーとバンドウさん（坂東正明GTA代表）が長年話し合いを重ねている、スーパーGTとDTMがClass1というレギュレーションの下に一緒にレースをし、グローバル化を目指すという構想は、アストンマーティンにとっても私達のチームにとっても大きなポテンシャルとなります。Class1がDTMへの参戦へのきっかけのひとつとして、非常に魅力的なパッケージだったことは間違いありません。日独での共通パーツが多く設定されているというのも、我々プライベーターの参戦にひと役買っていると思います。ワークススポーツ＝多額の資金が必要、という状況では、私達のような新規参入のプライベーターにとっては躊躇してしまうポイントですし、大きな自動車メーカーにとっても高額バジェットの捻出は長く続かないのではないかと思います」

──DTMへの参戦準備期間で大変だったことは何ですか？

「とにかく準備期間が短かったことですね。私だけではなく、Rモータースポーツや、それに関わるすべての人々にとって非常に大変でした。（開幕戦の）ホッケンハイムに4台すべてを並べるということは、実は本当にギリギリの状態だったんですよ。二点目はバジェット。独自開発のDTMマシンを作り、さらに運営費用を考えると、予算内に収めるにはどうしたらよいのか、という点には非常に頭を悩ませましたね。このバジェットの問題は準備期間だけではなく、いざ走り始めてから必要になってくる費用面もいまは問題になっています。今後スーパーGTと共同でレースをしていく上で、我々プライベーターが自社で捻出し、負担する費用は決して少額ではありません。ですから、日独の今後の動向を注視しています」

──ノリスリンクでは、トップ10に3台のアストンマーティンが入賞するなど、少しずつ成果が見えてきたように思います。マシンやチームが熟してきた実感はありますか？

「レース戦略という意味では、フレキシブルでよい組み立てができていると思います。ただ、予選ではまだそのポテンシャルを充分発揮するに足らず、後方ポジションのままです。スプリントレースであるDTMでは、できるだけフロントのスタートポジションを獲るべきなので、もう少しリスクを犯して予選をアタックすべきなのかと考えています。まだ少し保守的なのかもしれませんね。エンジンは4月にホモロゲーションを取得していますので、シーズン中に改良することはできません。したがってセットアップをどうするのか、ということが勝負の鍵を大きく握りますが、なかなか難しいですね。アウディやBMWとの差は、このシーズン中には決して縮まるとは考えていません。まだまだ発展途上ですよ」

──今季のドライバーラインアップはどうチョイスしたのですか？

「DTM経験者とルーキーとのミックスを最初から考えていました。Rモータースポーツとしては、経験者と若く血走った若手を交え、バランスを取りたいのです。私は今季のラインアップは互いに刺激し合えるよいミックスだと思っています。デニスとハプスブルグの2名のルーキーは、昨年まで彼らが戦ってきたシリーズとはまったく違い、"DTMは決して容易ではない"ということが身に染みていると思います。ディ・レスタはチームにとって最も重要なドライバーで、長年のDTM経験からくる豊富なノウハウを持ち、チームやマシンの成長を助けてくれています。フンカデーヤもチーム内で二番目に長いDTM経験を持つドライバーです。まだ完全に成長しきっていないマシンではありますが、いまの状況で最大のパフォーマンスを引き出してくれており、彼はいまのマシンで出せる最大のポテンシャルを引き出してくれていると思います。

──日本では、今季のスーパーGTタイ戦にRモータースポーツがGT500クラスにアストンマーティンで特別参戦か……という噂も流れましたが、本当だったのでしょうか？

「スーパーGT、そしてタイのモータースポーツファンの皆さんの前にも何とかお披露目レースとして参戦できないか、さまざまな協議を重ねました。条件的に折り合いがつかず、残念ながら今回は見送りという結果になってしまいましたが、これは中止という意味ではなく、延期です。いつか実現させたいと思っています」

──昨年末、ダニエル・フンカデーヤはスーパーGTをテストしていますが、アストンのマシン作りのヒントになっていたりするものなのでしょうか？

「私たちが近い将来、スーパーGTと一緒にレースをするということで、テストで見聞きしたことをいろいろと話してくれています。彼はニッサンの皆さんへ高いリスペクトを持ち、テストでのプロフェッショナルな仕事に感動し、わずかな時間でしたが日本でのテストを心からエンジョイしたと話してくれましたよ。特にエアロはDTMマシンの数段上をいくレベルだそうで、まだまだ私達は足元にも及びません」

──スーパーGTへ将来参戦するということもお考えなのでしょうか？

「いつも私はメディアから質問を受けるたびに、将来的にスーパーGTへの参戦を考えていると明言しています。Class1は理想的なプラットホームですし、グローバル化は正しい展望だと賛同しています。ただ、日独両プロモーターが主張を繰り返すのではなく、まず一緒に土台を作った上で、それから互いの意見を言い合うべきだと思っています。私は両国の状況を非常に興味深く見守っていますよ。DTMにとってもRモータースポーツにとってもアストンマーティンにとっても、さらなるグローバル化は非常に重要ですからね。また、DTMのことを除いて考えても、スーパーGTは非常に素晴らしく、カッコいい魅力的なレースだと認識しています。アストンマーティンにとっても、日本は非常に重要なマーケットですからね」

珍解答続出！ ドイツでの"日本認知度"やいかに？

スーパーGT試験 Exam. for DTM Drivers

恐怖の抜き打ち！

いやね、編集部はずっと気になってたんですよ。ドイツの皆さんがどれだけ日本のことを知っているのかって。だもんでね、ノリスリンクに「試験問題」を持参して、ドライバーたちを突撃しちゃいましたよ。ムチャ振りに応えてくれた皆さん、ダンケ・シェーン！

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Text & Photo：中野一史（Kazushi Nakano／本誌）

チーム首脳やベルガーさんにまで突撃！

Q1 ……	現在のGT500クラスの参戦台数を答えよ（10点）
Q2 ……	2018年のGT500チャンピオンの名前を答えよ（10点）
Q3 ……	以下の日本のサーキット名とコース図を正しく結びつけよ（10点×6問）
Q4 ……	写真のGT500最多勝ドライバーの名前を答えよ 写真のGT500最多PP獲得ドライバーの名前を答えよ（10点×2問）

AUDI Drivers



この顔、よく覚えておきましょう

ロビン・フラインス

「ヤ・マ・モ・ト～！」

まずは「名前のところに"レネ・ラスト"って書いていい？」と言うボケから始まったロビン・フラインスさんは、今回最も笑わしてくれたドライバー。去年のチャンピオンに関しては、答案を書く前に「ニック・キャシディ＆リョウ・ヒラカワだろ」と答える博識っぷり。残念！　それは一昨年です。そこでもう一度尋ねたところ、ジェンソン・バトン選手しか思い出せず。「もうひとりは……ナカジマだっけ？」。「いやいや、正解はナオキ・ヤマモトだよ」と教えると、「オレは決してその名前を忘れないぞ！　えーと、なんだっけ……ヤ、ヤマモト！」と捨て台詞を吐き、自転車を漕いで去っていきました（笑）。その後、パドックで顔を合わせるたびに「ヤ・マ・モ・ト～！」と唸るフラインスさん。ちなみに彼はフェリックス・ローゼンクヴィスト選手とお友達で、スーパーGTに関しては「タイヤ戦争があるから、タイヤに関するミーティングがすごく長いんだろ？」という認識。そのとおり！

ニコ・ミューラー

お友達が走ったコース不正解です

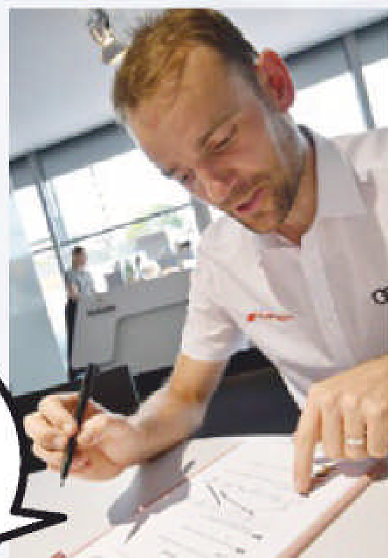
「"ニコ"っていうのは、日本語でスマイルのことなんだよ」と教えてあげたら、喜んでいたミューラーさん。参戦6年目の27歳で、日本の女子好みのイケメンです。が、試験に立ち向かうと「難しすぎる～」とお悩みモードで眉間に皺。コース図もふたつしか当てられませんでした。「SUGOでは友達のパトリック・ニーデルハウザーがF3でテストしたんだけどな～」と言いながらも不正解！　でもスーパーGTの基本的なことは知っていて、「2クラス混走で、ドライバー交代があって、タイヤ戦争があるんだよね」と言っていました。レース結果とかも「ちょっとフォローしている」そうな。最後の写真撮影では、ちゃんと「ニコ」っとしてくれましたよ。



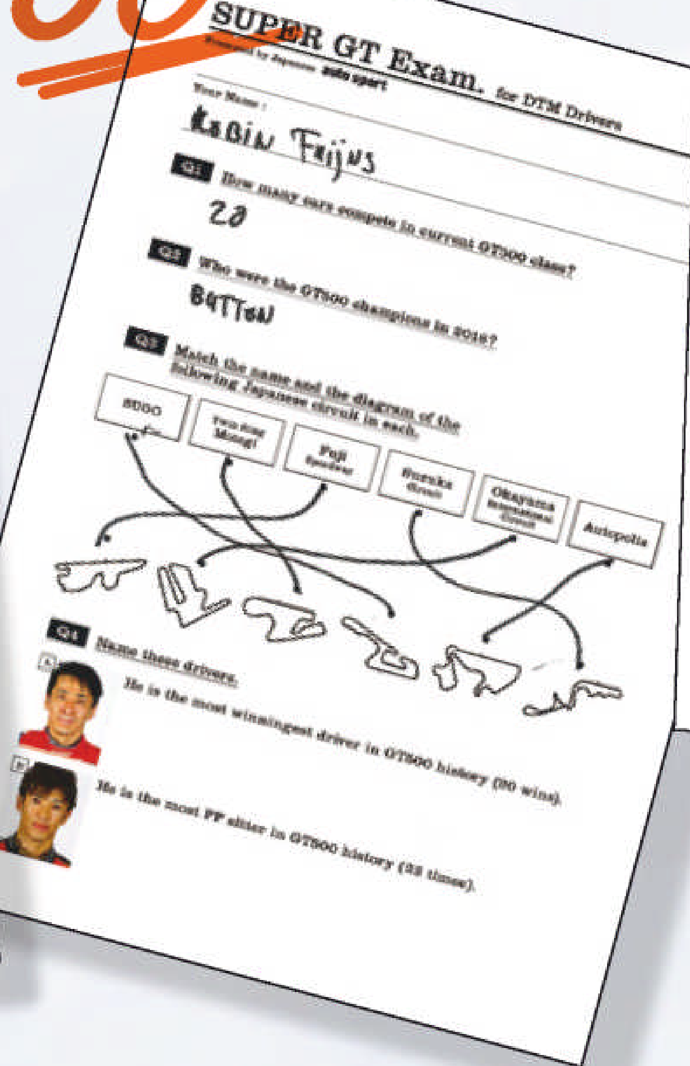
ジェイミー・グリーン

「え、ジェンソン!?あいつが?」

04年にユーロF3でタイトルを獲り、その後はDTMに転向したジェイミー・グリーンさん。メルセデスで8年走った後、アウディに移籍してきて7年目。BMWのシュペングラーさん同様、ベテランドライバーです。ホスピでお寛ぎ中に、広報のヴァージニアさんが声をかけると、気さくに答えてくれました。が、スーパーGTについてはほぼ何もご存じない様子。同じイギリス人ドライバーなんだから、昨年のチャンピオンであるジェンソン・バトン選手は正解して欲しかったなぁ。試験が終わってから教えてあげたら、「え？　ジェンソンが獲ったの？　アイツが？」みたいな感じで本気で驚いてましたが。とりあえずコースは全部正解だったし、（英国人らしく）紳士だったので、よしとしましょう。



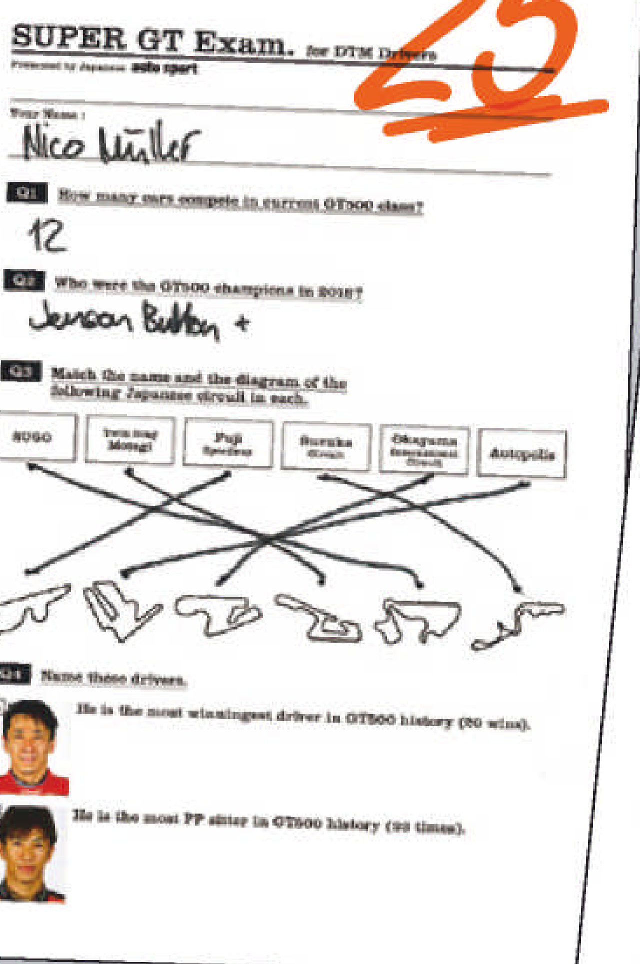
ムズいって……



SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name : Robin Frijns
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
20
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
BUTTON
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

35

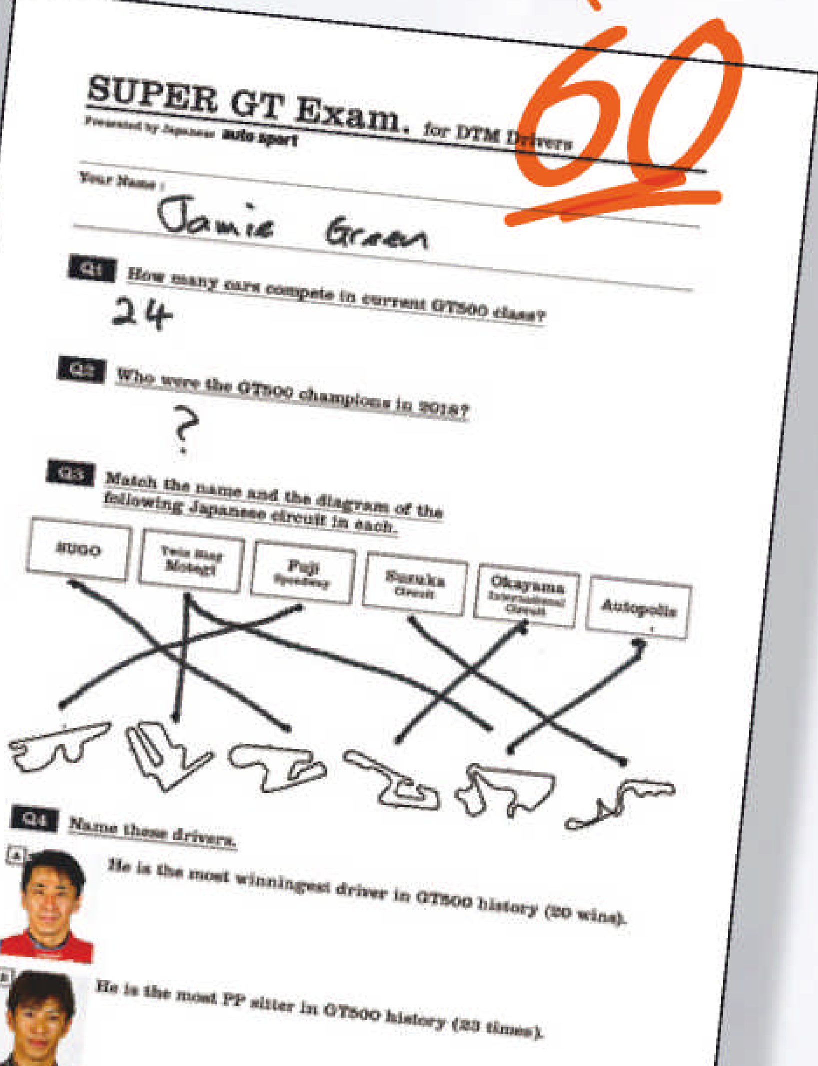
フォーミュラEとの日程重複のため、富士の特別交流戦には来られないんだそう。ものすごーく残念です。



SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name : Nico Müller
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
12
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Jenson Button +
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

25

ジェンソン・バトンのネームバリュー、強し。あ、ちなみに1問10点ですが、Q2はひとり正答で5点の配点です。



SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name : Jamie Green
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
24
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
?
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

60

24台はちょっと多すぎやしないでしょうか。コース図は一応全問正解ですが、1本ビミョーな線が出てますな。



マイク・ロッケンフェラー

超低音ボイスが漏れまくる!

こちらはル・マン24時間レースでの大クラッシュから不死鳥のように蘇って、2013年にはDTMのタイトルを獲得したマイク・ロッケンフェラーさん。"声がめちゃ低めの若手"というイメージが強かったんですが、もう35歳だったんですね〜。さて、そのロッケンフェラーさん、質問を読むたびに、いちいち「ほっほぉー」とか「ブハッ」という驚きの声（超低音）を漏らしつつ回答（意外と天然？）。「DTMより台数が少し少ないはず」と言いつつ、GT500参戦台数を当てたのは素晴らしかったです。次生選手と立川選手に関しては、「ロイックから聞いたんだけどな〜。思い出せない」と言っていましたよ。ラストさん同様、日本には足を踏み入れたことがないってことで、こちらも絶賛来日希望です。

ジョナサン・アバディーン

ビビっと来たのかい?

南アフリカはケープタウン出身のジョナサン・アバディーンさんは、まだわずか21歳。DTMのルーキードライバーです。お父さんのクリスさんも昔、アウディのワークスドライバーとして、南アフリカで戦ってたんだってさ。日本からだと地球の真裏すぎて、こちらも当時の情報はよく分かっていない訳ですが……。そのアバディーンさんは、どうやら直感タイプ。答案もものすごくササッと書いてくれました。なのに、オートポリスとSUGOが当たっているのは、大したもの。去年、スーパーフォーミュラで走ったトム・ディルマン選手とお友達とのことで、彼から日本のレースについてもいろいろ話を聞いているんだとか。だから、ジョイントイベントに来たいって言ってましたよ。



ピエトロ・フィッティパルディ

過去は忘れて突き進むタイプかな

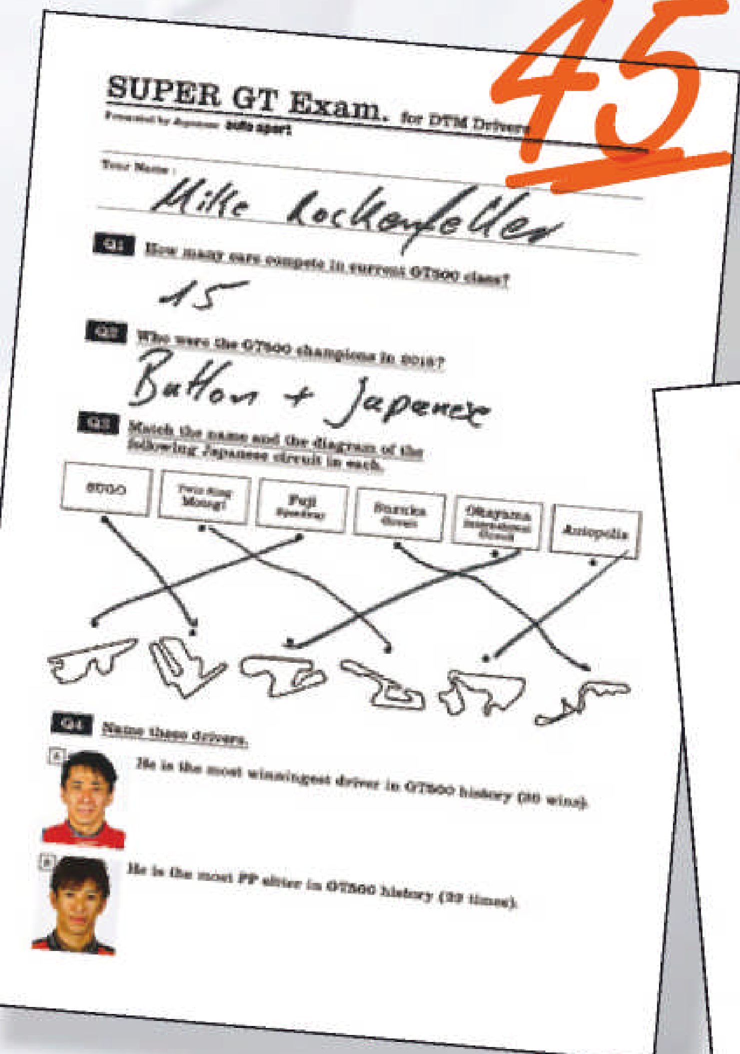
さて、続いては昨年序盤、スーパーフォーミュラに出場していたピエトロ・フィッティパルディさんです。ロイックよりも直近で日本にいたのはこの人だけ。ということで、好成績が期待されましたが、山本尚貴選手の名前が出て来ない。「あ〜っ。顔は思い浮かんでいるんだよ〜」というので、「彼はスーパーGTだけじゃなくて、去年スーパーフォーミュラでもタイトルを獲ったんだよ」というヒントをあげたら、「それも知ってる。でも、名前が出てこない〜」と嘆いておりました。松田次生選手に関しては「去年はスーパーフォーミュラでピットリポーターをしていたよ」とか、立川祐路選手に関して「スーパーフォーミュラではセルモ・インギングの監督だよ」とかちょいちょいヒントを出してあげたんですけど、そちらもノー・アイデア。過去は忘れて前に進むタイプなんだな、きっと。

レネ・ラスト

ポイントリーダーはいい人でした

ランキングトップをひた走っているラストさんは飄々としているようにも見えますが、タイトル争いを演じているためか、ミーティングからしても入念。取材のアポを取っていたのが一旦は延期になるほどでしたが、その甲斐あってノリスリンクでも第1レースで優勝しました！　ということで、記者会見の後に突撃〜。ちなみに他のドライバーもいる場だったので、BMWのジョエル・エリクソンさんが横から突っ込みまくり。それでも動じず、やっぱり飄々と答えてくれましたが、成績はちょっと悲しい感じだったかな〜。本人も「ごめんね〜。あんまり答えられなくて」と言ってました。いい人だ。これまで来日経験はまったくなく、「絶対ジョイントイベントに行きたい！」。





45

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

Your Name: Mike Rockenfeller

Q1 How many cars compete in current GT500 class?
15

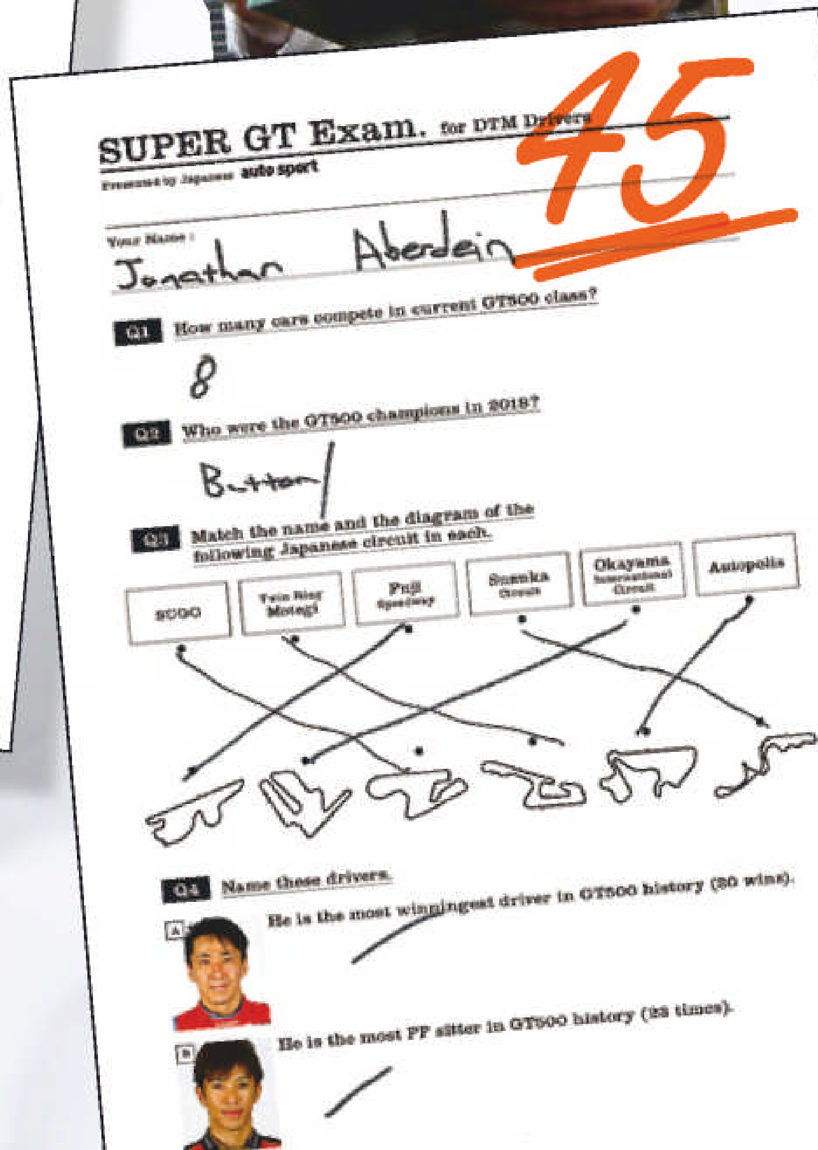
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Button + Japanese

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

DTM参戦は13年目のベテラン。「バトン+ジャパニーズ」という解答は、もちろん5点です。

南アフリカ籍のドライバーが今年はふたりいるDTM。アバディーンさんは、ちょっと老け顔？



45

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

Your Name: Jonathan Aberdein

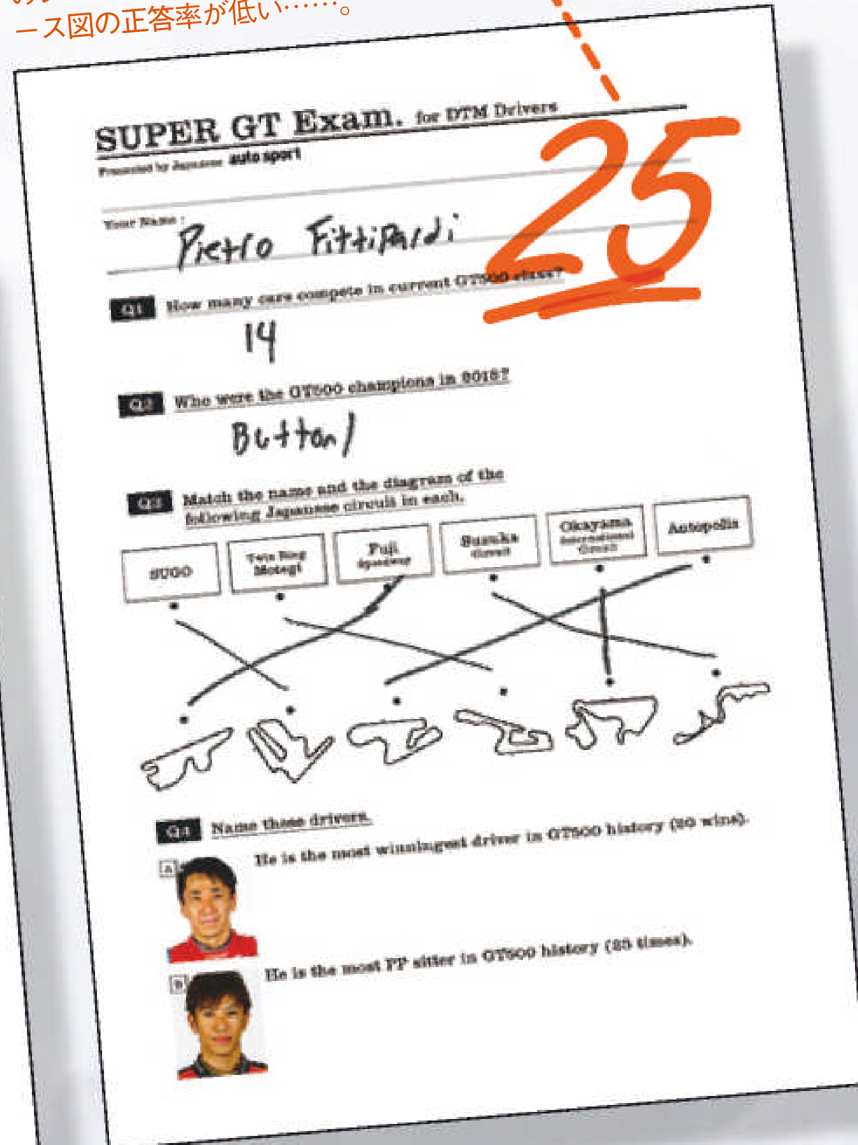
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
8

Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Button /

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).
/

GT500の台数は19？　14？いずれにせよ不正解です。日本のレースに出ていたわりには、コース図の正答率が低い……。



25

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

Your Name: Pietro Fittipaldi

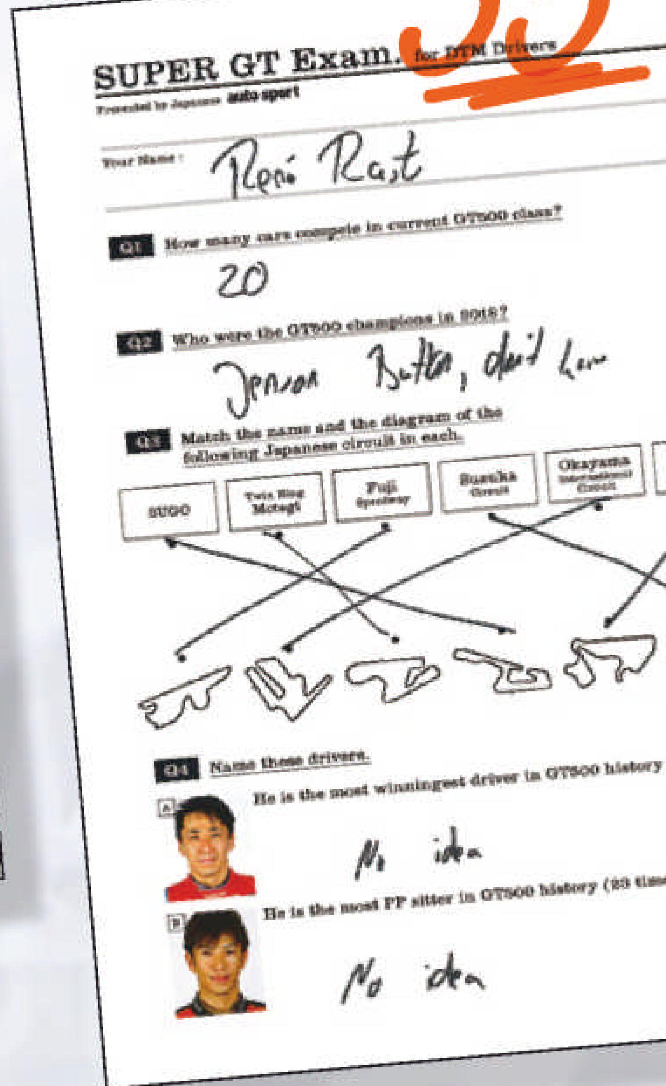
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
14

Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Button /

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

バトンの相方の名前は出て来ず「don' t know」。写真問題も「No idea」と一応文字を書いてくれる、いい人でした。



35

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

Your Name: René Rast

Q1 How many cars compete in current GT500 class?
20

Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Jenson Button, don't know

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history
No idea
B He is the most PP sitter in GT500 history
No idea

BMW Drivers



シェルドン・ファン・デア・リンデ

日本のレースマニアがいました!

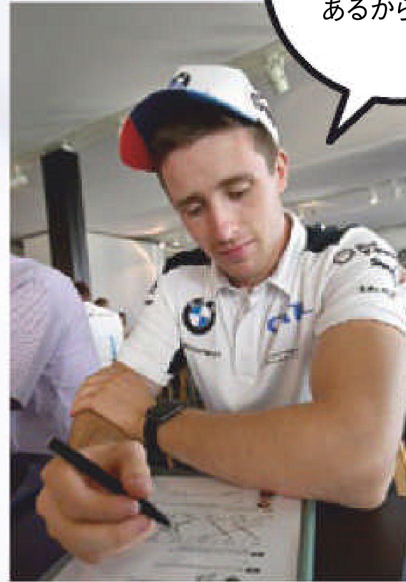
今年、BMWからDTMデビューしたシェルドン・ファン・デア・リンデさん（くんかな？）は、弱冠20歳。カート以降、シングルシーター未経験。まさに現代の“ハコ使い”です。日本ではまだ馴染みがないドライバーなので、彼もスーパーGTのことはあまり知らないかも……と思いきや、いきなりGT500の台数を正解！ 去年のチャンピオンに関しては、最初「ニック・キャシディかな」と言っていましたが、「それは一昨年」と教えてあげたら、「あ、ジェンソンだった。チームメイトは……ん〜ヤマモト？」とこっちがビックリ仰天するぐらいアッサリと正解。「だって、ヤマモトは日本では最も有名なドライバーのひとりだろう？」だって。「ツイッターでスーパーフォーミュラ見てるから」ってことでコース図も全問正解だし、ひょっとして日本のレースマニア？ ま、日本人ドライバーの名前は“ヤマモト”しか知らなかったわけですが。

ティモ・グロック

２回聞いたら覚えましょう

BMWには“結構毛だらけ”のドライバーさんがふたりいるんですが、そのうちのひとりがティモ・グロックさん。元F1ドライバーなので、みなさんご存じですね。ジェンソン・バトン選手とはちょいちょい話をしたりするみたいで、チームメイトの名前も「ジェンソンから２回聞いたんだよな〜。でも、思い出せない！」と残念ながら正解できず。スーパーGTに関しても、「何回かはYoutubeでレースを見たことあるんだけど、あまり詳しく知らないんだよ」と言っていました。でも、F1時代に富士で走ったことがあるので、「また帰りたい」とのこと。レクサス陣営（技術陣）にも、お知り合いが結構いそうですもんね。





ジョエル・エリクソン

最後まで粘るタイプのようです

参戦２年目の若手、ジョエル・エリクソンさんは、そもそも４輪に上がってからもまだ６年目という21歳。７歳年上の兄、ジミーもレーシングドライバーです。ただ、まだ国際的には顔が売れていないので、この機会にお見知り置きを。さて、そのエリクソンさんは超真剣。そんなに時間かけなくても…ってぐらい、考え込んでいました。にしても、ほぼ想像で答えたコース図については、もてぎとSUGO以外は正答（みんなもてぎのオーバルを探しすぎ！）。それ以外の部分に関しても、こっちが「もういいよ」って言うのを振り切って相当粘っていたけど、ちょっと残念な結果だったかな〜。でも、マジメにやってくれてありがとう。

ブルーノ・シュペングラー

DTMのベテランも日本は知らず

さて、こちらはDTMに出場し始めて16年目という大ベテランのブルーノ・シュペングラーさん。日本で言えば、立川祐路選手みたいなものでしょうか。メルセデスで８年、そこからBMWに移って今年８年目なので、ドイツでは知らない方はいないはず。ですが、それだけのキャリアを誇るシュペングラーさんでも、ヒント無しにはほとんどスーパーGTのことは答えられず。同じベテランとして、立川選手のこと（次生選手もかな）は覚えていただきたいものです。「休暇で日本に行ってすごく気に入った」とのことなので、富士にはぜひ来場して、ベテラン日本人ドライバーたちと顔合わせしてもらいたいなぁ。フォーミュラEのテストドライブが忙しいから、来られない可能性もあるらしいけど。

答えを聞いて書こうとしてます



SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Sheldon van der Linde
80
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Jenson Button/Yamamoto
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each. SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins). Yamamoto
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

山本選手を知っていたのは嬉しいオドロキでした。苗字だけですが、特別に10点あげちゃいます。でも、その写真の人ではないんです。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: GLOCK, TIMO
45
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 12
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Jenson Button, ...
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each. SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

ジェンソン・バトンは即答。コース図も岡山とオートポリスが入れ替わってしまったのが惜しかったです。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Joel Eriksson
45
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 20
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? — Jenson Button.
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each. SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

BMWのオシャレなホスピタリティにてご家族と歓談中に依頼したところ、快く挑戦してくれました。ええ人や。

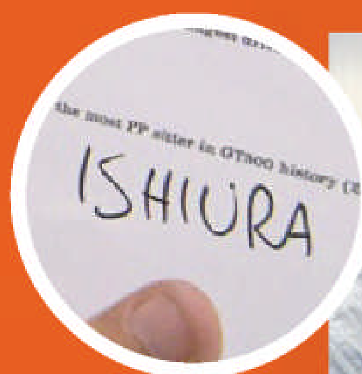
山本、次生、立川は答えられず、こちらが最後に教えたものを堂々記入（笑）。バトンもヒント付き正解なので３点。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Bruno Spengler
33
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 12
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Jenson Button, Naoki Yamamoto
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each. SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins). Matsuda
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). Tachikawa

本誌おなじみのアノ人や
隣の席のこんな人も
挑戦してくれました



ライター、ルネ・デ・ブールさん、GT500出場台数「25」。正答はジェンソン・バトンと鈴鹿のコース図のみなので、まさかの15点！ 今回の最低得点です。





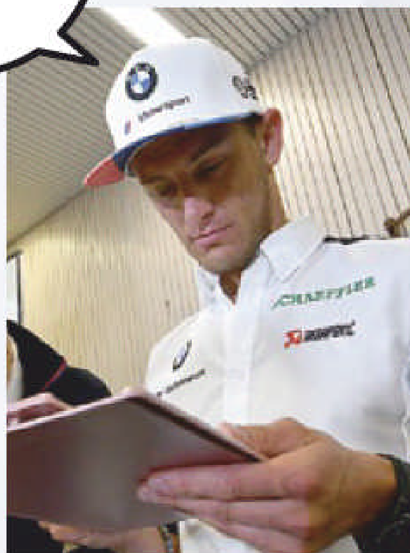
まさかの「ISHIURA」の文字！ 残念ながらその人（立川選手）は石浦選手の相方です。アレッサンドロさん、35点を獲得。若くて仕事にも前向きな、よき隣人でした。



ITRの広報業務担当のレナートさんは次生選手を「Mazda」と回答。参戦台数も当て、計65点と高得点！ 自分が作ったメディアガイドの富士の紹介ページには昨年のレイブリックNSXが写真で載っているのですが、「どこかにバトンの相方の名前、書いてないかな〜」と探してました（笑）。

見えねぇ〜

今回、各メーカーの囲み取材などで、このExamを実施していたら、ヨーロッパのプレス関係者も興味津々。ということで、本誌にたびたび寄稿しているルネ・デ・ブールさんやITRのコミュニケーション・マネージャーを務めるレナート・シュミッドさんも、挑戦してくれました。デ・ブールさん、もっとスーパーGTのことを知っているのかと思いきや、全然ダメじゃないですかー。「ちゃんとオートスポーツ読みなよ〜」と言ったら、「日本語だから読めないよ」と言い訳されちゃいました。レナートさんは、結構マニア。でも、「今年のDTMメディアガイドに写真を載せたのに〜」。そのメディアガイドのページを穴が開くほど見直してましたが、山本尚貴選手の名前がどうしても出て来ず、超〜残念がっていました。さらには、たまたまプレスルームで隣の席にいたイタリア人ジャーナリストのアレッサンドロ・パタネさんも飛び入り参加。彼は石浦宏明選手の名前を知っていました……。世界は狭いぜ。



マルコ・ヴィットマン

なんか微妙なタイミングでごめんなさい……

「これ、ホントにやんなきゃダメなの？」とちょっと不機嫌そうに尋ねてきたのは、BMW最後のドライバー、マルコ・ヴィットマンさん。13年にDTMデビューしてから7年目ですが、すでに2回もタイトルを獲っているという優秀な中堅ドライバーです。この日のレースの結果が思わしくなかったからあまり機嫌が良くなかったのか、あるいはもともとそっけない系なのか……。だいたい、名前書くのも“MW”っていうイニシャルだけだし。スーパーGTのこともあまり知らないようで、各設問もサササと読んで、ササッとそっけなく回答。書き終わってからも、アッと言う間に去っていきましたとさ。フラインスさんやエングさんを見習ってよ〜。

フィリップ・エング

山本ヒロシさんと飯田章さん

続いては“結構毛だらけさん”2号のフィリップ・エングさんです。この人は、アウディのフラインスさんに次ぐ面白さ。とりあえず分かりそうなコース図の所から試験に取り組んでいましたが、そこは見事に全問正解。しかも当て推量ではなく「岡山ももてぎも知っている」。「何で岡山を知ってるの？」と聞いたら、「シミュレーターで練習したことがあるから」だって。また、去年のチャンピオンに関しても何とな〜く記憶があったみたいで“ジェンソン・バトン／ヒロシ・ヤマモト”と答えていました。惜しいっ。で、なぜに“アキラ・イイダ”？ どうやらアジアン・ル・マンの時、飯田章選手とチームメイトだったということですが、まさかドイツでその名が出てくるとは予想もしてませんでしたよ。そんなエングさんが答えていると、周りにガヤガヤ集まってきたのは、グロックさんとエリクソンさん。グロックさんとエングさんが並んでいると、結構じゃなくて“めちゃめちゃ毛だらけ”ですね（笑）。



こちらの突撃タイミングが悪かったんでしょうか。回答時間、30秒くらいでしたよ……。気分屋なんですかね。バトンは正解。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

25

Your Name : MW

Q1 How many cars compete in current GT500 class?
14

Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
Button

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport

71

Your Name : PHILIPP ENG

Q1 How many cars compete in current GT500 class?
12

Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
JENSON BUTTON / HIROSHI YAMAMOTO

Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis

Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
AKIRA IIDA :)
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

山本ヒロシは苗字正解につき3点（この設問8点）。「AKIRA IIDA:)」にも、3点あげちゃいましょう（次生さんスミマセン）。

Aston Martin Drivers



ジェイク・デニス

日本人は「カムイしか知らない」

幼い頃からカートで勝ちまくり、シングルシーターでも活躍して、最年少（17歳）でイギリスのオートスポーツ・アワードを勝ち取ったジェイク・デニスさん。今年はRモータースポーツからDTMにデビューしただけでなく、同チームからブランパンGTシリーズのエンデュランス・カップにも出場しています。さて、そのデニスさんが回答を記入していると、横からチャチャを入れて来たのがフラインスさん。去年のチャンピオンドライバーとして、デニスさんが小林可夢偉選手の名を書くと、「ナカジマとかいるだろう〜」という突っ込み。デニスさんは、「カムイ・コバヤシしか日本人ドライバー知らないもん」と反論してましたが、フラインスさんが「ウイリアムズのF1ドライバーだったナカジマだよ」と畳み掛けていました。もちろん去り際には、フラインスさんが「去年のチャンピオンはヤマモトだよ！」とのたまっていたわけですが。ちなみに、デニスさんはニック・キャシディ選手やサッシャ・フェネストラズ選手とお友達だそうですよ。

フェルディナンド・フォン・ハプスブルグ

王子様はフレンドリー

みなさん、この人がハプスブルグ家の王子様ですよ〜！ 17年のマカオGPで一躍その男気を知られたドライバーです。最終ラップ、最終コーナーでのトップ争い→クラッシュ、覚えてますよね？ この王子様はとても性格が良くて、気さく。マネージャーの元ドライバー、ジェイミー・キャンベル・ウォルターさん、広報のプロであるレベッカ・ジョーンズさんが出すとんでもないヒントに爆笑しながら、ああでもない、こうでもないと答えてくれました。想像混じりで答えたコース図全問正解はスゴいっ!! 残念ながら、GT500チャンピオンは、17年のニック・キャシディ選手って答えちゃいましたけどね。





ダニエル・フンカデーヤ

日本LOVE!

日本ではよく“ジュンカデラ”と呼ばれていますが、本人に確認したところ「フンカデーヤが正しい」とダニエルさん。GT500の台数については、「ニッサンが4台、レクサスが6台。ホンダも5〜6台いるんだよな〜……だから合計は17台！」だって。どんな足し算や！ でも、去年のチャンピオンについては、すぐに「ジェンソン・バトン&ナオキ・ヤマモト」との答え。「ナオキはSFのタイトルも獲っただろう。もちろん知ってるさ」とも。しかも、なかなか他のドライバーが答えられなかった次生選手の名前も出てきた！「クインタレッリのチームメイトだろう？ 僕は日本で彼と一緒に過ごしたんだよ」。さらに、立川選手の顔も知っているというマニアぶり。名前を思い出せなくて、チョー悔しがってました。

ポール・ディ・レスタ

なにぃ？「鈴鹿がいい」だとぉ？

DTMチャンピオンからF1ドライバーになり、また戻ってきたポール・ディ・レスタさんにはイベント会場でお答えいただきましたが、隣からチーム代表のカーメルガー博士が突っ込みまくり。というか、変なヒント出しまくり。でも、その甲斐あって、もてぎのコースに関しては大正解。ディ・レスタさんが「もてぎの最終区間は分かっている」と言えば、カーメルガー博士が「モトGPやってるからな」とか何とかやり取りしてました。ま、SUGOとオートポリスは間違ってたけど。富士のコースはアジアン・ル・マンで走ったから知っていたとのこと。でも、日本に来るなら、「鈴鹿に行きたい」だと。なにぃ？ あいにく交流戦は富士だから〜。



点数悪かったらクビな!!

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Your Name : Jake Dennis
55
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Jenson bolton / kamui kobayashi
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (30 wins). Na
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). Na

参戦台数は見事正解。「ジェンソン・バトン+カムイ・コバヤシ」って、よく考えると新鮮な名前の並びですね。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Your Name : Ferdinand von Habsburg
60
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 30
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Nick Cassidy + Team mate
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (30 wins). Super famous san
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). Super fast san

最多勝ドライバーは「Super Famous san」、最多PPは「Super fast san」と、「さん付け」する配慮がステキな王子様。

本人も公言していますが、ニッサンでGT500のテストをした経験アリ。GT500参戦、いつでもお待ちしてますよ。

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Your Name : DANIEL JUNCADELLA
50
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 17
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Jenson Button + Naoki Yamamoto
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (30 wins). Matsuda Tsugio
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Your Name : PAUL DI RESTA
45
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 14
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? JENSON
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (30 wins). ?
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). ?

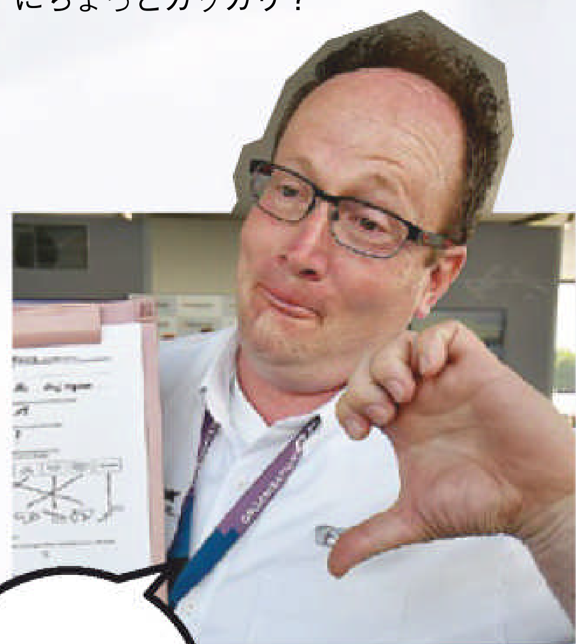
意外にも（？）フレンドリーだったディ・レスタさん。オートポリスとSUGO、ちょっと難しかったですかね。

Executives ←この顔、よく覚えておきましょう

トーマス・バルテス
（ハンコック・チーフエンジニア）

じつは春のテストで来日してました

続いてはタイヤメーカーさんの偉い人にも行ってみましょう。こちらはハンコックのチーフエンジニアを務めているトーマス・バルテスさん。この体型からもお分かりかもしれませんが（笑）、かつては包帯ぐるぐる巻きのキャラクターでおなじみのフランスのタイヤメーカーにお勤めだったとか。この方は、今年の春、富士で行なわれたGT公式テストの際に来日。セッション終了後に、各メーカー1台ずつ、サイドウォールが真っ黒なタイヤを装着して走っていたのを見守りに来てらっしゃったようです。ということで、GT500参加台数は見事に正解。にしても、まさか鈴鹿のコースを知らない人がいるとは。今回、唯一間違ったのが、バルテスさんでした。丁重に答えてくれたんですが、ご本人も成績の悪さにちょっとガッカリ？





イェンス・マルカルト
（BMWモータースポーツディレクター）

そんな苦情を言われてもねぇ……

ディーターさんやカーメルガーさんがやってくれたので、お願いしたらBMWのイェンス・マルカルトさんも挑戦してくれました。とてもにこやかに。隣には、広報のインゴさんがつきっきり。インゴさんは、WTCCとかで過去に何度も日本に来ているので、岡山のコースを知っているはずだったんですが……。また、マルカルトさんも、かつてインディカーの仕事をしていた時に、もてぎに来たことがあるそうで、「もてぎは知ってる」って言っていたんですけど、オーバルが書かれていなかったので分からなかったみたい。次生選手と立川選手に関しては、設問に対して苦情が。「ナカジマの写真だったら間違いなく分かったのに！　もっと僕が答えられる問題にしてくれないと！」って言われちゃいました。でも、立川選手の「顔は覚えているんだよ」って言ってましたよ。



Dr.フローリアン・カーメルガー
（Rモータースポーツ代表）

ツワモノ広報からの入れ知恵も虚しく……

ディーター・ガスさんに続いて挑戦してくれたのは、アストンマーティンを走らせるRモータースポーツの代表、フローリアン・カーメルガー博士（超お金持ち）です。カーメルガー博士の側には、チーム広報のウォルフガング・シャトリングさん（左）がつきっきりでアドバイス。シャトリングさんは見るからに業界歴が長く（元F1メルセデスの広報だって）、オートポリスのSWCとかも憶えていた強者っす。ま、岡山のF1は来てないらしいけど。にしても、ポール・ディ・レスタさんが答えていた時、散々突っ込んでいたカーメルガー博士がもてぎのコースを間違えちゃうとはね〜。また日本人ドライバーの名前を知らないことに関しては、「とても恥ずかしい」と仰ってました。交流戦のときに多少覚えて帰ってくださいね。



ディーター・ガス
（アウディスポーツ代表）

往年のドライバーでごまかせ!

さて、ドライバーたちがみんな協力してくれたので、ここからは調子に乗って、メーカーの偉い人たちにも今回のExamに挑戦していただきましょう！　まずはアウディスポーツの総帥であるディーター・ガスさん。GT500参加台数に関しては、アッという間に大正解。さすがです。去年のチャンピオンについては、ジェンソン・バトン選手もビンゴ。チームメイトに関しては、「タカハシ〜？ カタヤマ〜？」と往年の名ドライバーの苗字が次々登場しました。で、「“カ”から始まるはずだ」と言っていたのですが、それは違うんですよー。そして答え終わったガスさんにまたしてもフラインスさんが猛突っ込み。「ジェンソンのチームメイトは“ヤマモト”だよ。オレは絶対その名前を忘れないぞ」だって（笑）。何回、登場してくるんだよ。



20

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Thomas Bartes chief engineer
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? ?
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins). ?
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). 2

まさかの鈴鹿不正解ですが、テストで訪れた富士は無事に正解。特別交流戦のタイヤ、よろしくお願いしまーす。

35

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Jens Marquardt
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 14
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? JB + KY
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins). ?
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times). ?

昨年チャンピオンは「JB」と記入。参戦台数「14」は惜しかったですねぇ。さっと取り出したメガネが素敵でした。

55

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: KAMELGER
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? JENSON
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

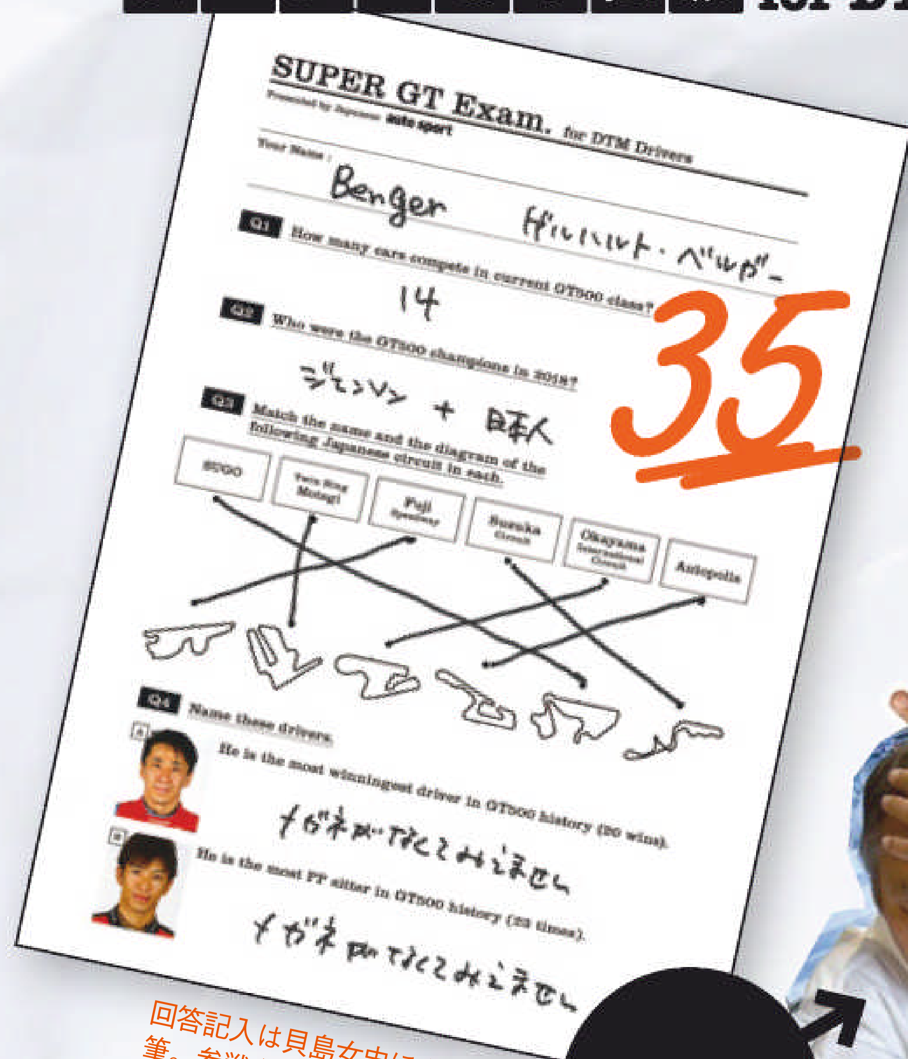
特徴ある文字を書いてくれたドクター・カーメルガー。広報氏とふたりで並ぶと、背の高さもあって威圧感ハンパないです。

45

SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Dieter Gass
Q1 How many cars compete in current GT500 class? 15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018? Button / KA..
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).

以前、スーパーGTを視察しにSUGOに来たことがあるので、コース図ではは必死にSUGOを探してくれました。

スーパーGT試験 for DTM Drivers


SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: Berger ゲルハルト・ベルガー
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
14
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
ジェンソン + 日本人
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
メガネがなくてみえません
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).
メガネがなくてみえません
35

回答記入は貝島女史による代筆。参戦台数不正解は悲しいですねぇ。坂東さんはDTMの参戦台数、ご存知ですよね？

ゲルハルト・ベルガー（ITR代表）

小学校以来の試験は「読めません」


このポーズは書いてるフリ（撮影用）

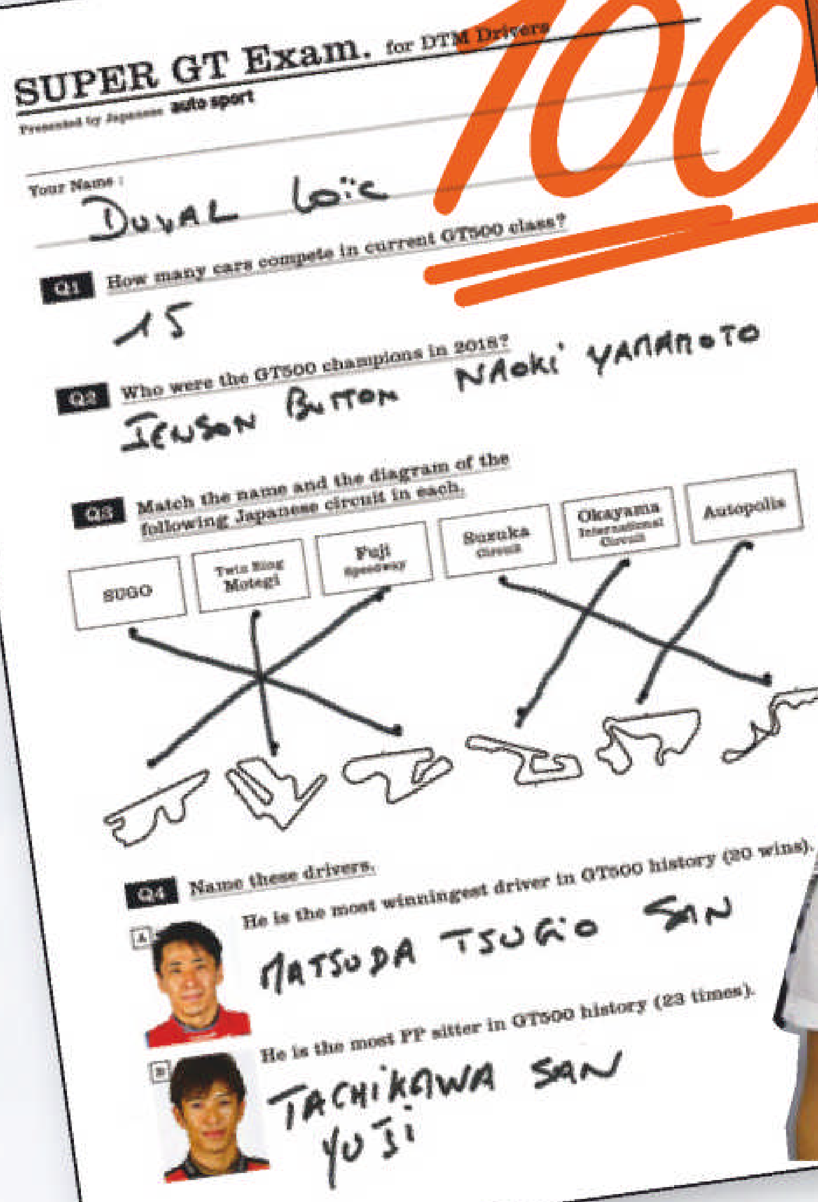
最後は、さらに調子に乗って、DTMで一番エラい人、ITR代表のゲルハルト・ベルガーさんにも挑戦していただきました〜。が、まず「オレは50年前の小学校以来、試験なんか受けたことはない」というジャブ。さらに「メガネ（老眼鏡）がないと読めないから、質問を読んでよ。オレを助けてくれよ〜」という泣きが入りました。昔は日本の婦女子を熱狂させたイケメンだったのに、何というおっさんぶり（悲）。さて、そのベルガーさん。ITRの代表なんだから、GT500の台数は当てて欲しかったなぁ。それから、残念だったのはコース図の部。岡山（TIサーキット英田）では、F1パシフィックGPの時、表彰台に上がったんだから覚えてて欲しかったな〜。昨年のチャンピオンに関しても、ジェンソン・バトン選手は出て来たんですが。試験終了後、山本尚貴選手の名前を教えてあげたら「この間のSUGOのSFで優勝したのと同じヤマモトか!?」ですって。甥っ子のルーカス・アウアー選手が出ているから、その辺はよくチェックしているんですね。


頭抱えるほど熟考してます

ロイック・デュバル（*2010 GT500 Champion*）

期待どおりのパーフェクト！ 日本の「心」も忘れていません

こちらがパーフェクト・アンサー（正答例を作る必要がなくて助かります）。立川選手の「Yuji」のところで長考に入りましたが、無事にひねり出したデュバルさん。いつでも日本レース界に復帰できますね！


SUPER GT Exam. for DTM Drivers
Presented by Japanese auto sport
Your Name: DUVAL Loïc
Q1 How many cars compete in current GT500 class?
15
Q2 Who were the GT500 champions in 2018?
JENSON BUTTON NAOKI YAMAMOTO
Q3 Match the name and the diagram of the following Japanese circuit in each.
SUGO / Twin Ring Motegi / Fuji Speedway / Suzuka Circuit / Okayama International Circuit / Autopolis
Q4 Name these drivers.
A He is the most winningest driver in GT500 history (20 wins).
MATSUDA TSUGIO SAN
B He is the most PP sitter in GT500 history (23 times).
TACHIKAWA SAN YUJI
100


んー、下の名前は……

最後にご登場願うのは、2010年のGT500クラスチャンピオンであるロイック・デュバルさんです。「日本語でどうやって自分の名前書くか忘れちゃった」とのことでしたが、その後の答えは……やはりパーフェクト！　ま、ロイックさんにとっては、お茶の子さいさいな感じでしょうか？　コース図に関しては、大好きなSUGOのコースに線を弾きながら、「フォーミュラ・ニッポンとスーパーフォーミュラでは毎回表彰台に上がっていたよ」と軽く自慢してました（笑）。2013年、アンドレ・ロッテラー選手とのトップ争いのドッグファイトは、歴史に残る迫力だったもんなぁ。まあ、実は立川選手のファーストネームは結構考え込んじゃってたんですけどね。にしても、自分よりも先輩にあたる立川選手と次生選手の名前には、“さん付け”っていうのがまた、日本育ちっぽいところ。本人も熱烈希望しているけど、私らもロイックさんには絶対にジョイントイベントに参加してもらいたいぞ！　来日お待ちしております！

私も勉強しようかしら……

DTMドライバー18人の
平均得点＝48.8

図らずも「ジェンソン・バトン効果」をドイツで実感することになった今回のテスト結果。日本人ドライバーの名前を、そしてスーパーGTの面白さを知ってもらうためにも、特別交流戦では、単にともにレースをするだけでなく、両シリーズのドライバーや関係者が文字どおり“交流”してもらえるといいのではないでしょうか！

ところで、交流戦に向けた準備のほどは？ 日本のチームも活用して情報収集中

今年11月23日〜25日に、富士スピードウェイ行なわれる両カテゴリーの特別交流戦。ヨーロッパの各メーカーは、どのような準備を行なっているのか。７月初旬のノリスリンク戦での段階ではあるが、アウディスポーツ代表のディーター・ガス、BMWモータースポーツ代表のイェンス・マルカルト、さらにはハンコックタイヤのチーフエンジニアであるトーマス・バルテスそれぞれに話を聞いた。

まずガスに聞いたところ、「日本のインポーターやGT300クラスに参加している一ツ山レーシングとも連絡を取り合い、さまざまな情報を集めている」ということだった。一方、BMWモータースポーツのマルカルトも「我々はすでに準備を初めているよ」とのこと。「DTMのシリーズ戦が終わるのが10月の始めで、そこからどのようにクルマを運ぶのか。レースフォーマットの違いがあるけれども、どういうエクイップメント（機材）を持っていけばいいのかなど、話し合って決めることがたくさんある」からだ。アウディと同様、インポーターやブランパン・アジアでBMWを走らせているStudieと連絡を取り合っているとのこと。「彼らはきっと富士についていろいろな秘密も知っているだろうし、僕らの手助けをお願いすることもあるだろうからね」と言う。

また、ハンコックタイヤも、通常より多くのクルマにタイヤを供給することになるが、こちらは台数が決まってからの準備で問題ないとバルテスは言う。「ハンコックのレース用タイヤを製作している工場はただ１カ所、韓国内にあるんだ。だから、最終的に台数やセット数が決まってからでもロジスティクスは充分間に合う。韓国からヨーロッパに船でタイヤを運ぶには約１カ月かかるけど、日本の場合は２〜３日で到着するからね」ということだった。



最終日は手堅くクルーズ

トヨタWRT、“第2のホーム”ドイツで1-2-3フィニッシュ！

Text：autosport web　Photo：TOYOTA



表彰台を独占したトヨタ。次のトルコ戦は荒れたグラベルステージとなるが、昨年はタナックが優勝、ラトバラが2位となっており、相性は悪くないと言える。

8月21〜25日、WRC第10戦ドイツが開催された。デイ3までにワン・ツー・スリー体制を築いていたTOYOTA GAZOO Racing WRTが表彰台を独占。エースのオィット・タナックが優勝、2位にクリス・ミーク、3位にヤリ-マティ・ラトバラが入り、2017年のチーム結成以来初となる快挙を達成した。

　競技最終日となったデイ4は、サービスパークの北側に位置するモーゼル河畔に広がるブドウ畑を舞台に、2本のSSを2回ずつ走行する都合4本のステージで争われた。ラリー初日に総合トップに立ち、その後も首位を守ったタナックを筆頭に、3名のトヨタドライバーたちはこの日も安定した走行を披露する。

　とくに最終ステージのSS19では、狭くツイスティなコーナーが連続するステージを全員が堅実に走破。ラトバラが3位表彰台を決めると、続くミークも2位を決定づけ、最後にタナックが今季5勝目、ラリー・ドイチェランド3連覇を飾るトップフィニッシュを果たした。

　これによりトヨタはヤリスWRCに搭載されるエンジンの生まれ故郷で表彰台を独占するワン・ツー・スリー・フィニッシュを達成するとともに、1大会で得られるマニュファクチャラーズポイントの最大ポイントを獲得。順位変動こそなかったものの、289ポイントでランキング首位につけるヒュンダイに対して8点差に迫る281ポイントとした。

　また、タナックはドライバーズランキングで2位となったヒュンダイのティエリー・ヌービルとの差を33ポイントに拡大。ランキング首位の座をガッチリと固めた。

　トヨタのエースとして躍動するタナックは、今回の勝因について「ライバルよりも安定していたことだ」とコメント。「3日目が戦いの山場だったから、今日は確実にワン・ツー・スリー・フィニッシュするために走った」と、最終日の戦いを振り返った。

　そして、単一マニュファクチャラーとしては15年のフォルクスワーゲン・モータースポーツ以来となる表彰台独占劇に、チーム代表のトミ・マキネン代表は次のように語った。

「3台のヤリスWRCがワン・ツー・スリー・フィニッシュを飾り、信じられないような気分だ。過去にも似たような状況になりかけたことはあったが、ついに実現した。今日は、本当に心が躍ったよ！　この週末、我々のクルマが速かったことはたしかだが、ドライバーたちも本当に速く、ここドイツの困難な舗装路で最高の仕事をしてくれた。ターマックでのテスト走行は非常に限られていたのだが、それでもこのような素晴らしい結果を手にすることができた。それは、我々のチームワークと共同作業の成果だといえるだろう。今日はチーム全員を本当に誇らしく思うよ」

　TMGの所在地ということでフィンランドに次ぐ第2の“ホーム”とも言えるドイツラウンドで最高の結果を残したトヨタ。次の第11戦トルコは9月12〜15日に開催される。

国内での初走行は9月末、岡山で——

始動した“クイック&ライト”の申し子

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）／日本フォーミュラスリー協会（Japan Formula 3 Association）


HALOや各部インパクトストラクチャーを装備し、安全性を高めたダラーラ320。ティクトゥムによると、「モノコックの幅がやや大きくなったけれど、後方視界もまったく問題なかった」という。

2020年からスーパーフォーミュラ・ライツ（現全日本F3選手権）のほか、欧州で開催されるユーロフォーミュラ・オープンで使用される新シャシー『ダラーラ320』が8月30日、イタリアのバイラーノでシェイクダウンされた。

これまで全日本F3などで使用されてきたダラーラF312〜317シリーズの後継車である320。このシャシーはドライバー保護デバイスHALOや各部のクラッシャブルストラクチャーが装備され、安全性の向上が図られているほか、シャークフィンが追加されたりリヤウイング翼端板形状が変更されるなど、従来シャシーから大きくアップデートされている。

そんな新型シャシーは29日、イタリア、パルマ近郊にあるダラーラ社の社屋前庭に登場。ジャンパオロ・ダラーラ以下、このプロジェクトに関わった多くのスタッフたちが代わる代わる笑顔でその車体にサインを入れていく。サインが終わると、そのマシンを囲んで記念撮影が行なわれるなど、完成を記念したセレモニーが実施された。

マシンは撮影後、一度社内のワークショップに戻され、今回オペレーションを担当することとなったダブルRのスタッフによって翌日のシェイクダウンに向けた準備が行なわれたが、夕方ここに姿を見せたのは、今季途中までスーパーフォーミュラを戦ったダニエル・ティクトゥム。今回のシェイクダウンのドライバーを務めるティクタムがシートやペダル合わせを行なうと、いよいよ翌30日の初走行を待つばかりとなった。

そして迎えた30日は快晴。シェイクダウンはダラーラのファクトリーから近いバラーノで実施された。今回、ユーロフォーミュラ・オープンで使用されるHWAエンジンとミシュランタイヤを装備した320は、ティクトゥムのドライブでまずはアウト〜インでピットに帰還。ダブルRのスタッフが各部のチェックを終えると、数分後には再びコースへ。今度は3ラップほど周回すると、その後は5ラップ程度の走行を繰り返しつつ、各部のチェックと機能確認をこなした。

プログラムは順調に消化され、テストは13時前に終了。同じトラックで先日行なわれたユーロフォーミュラ・オープンの2日間のテストでは、1分1秒2がベストタイムだったようだが、この日の320のベストタイムは1分1秒1。この日のシェイクダウンではニュータイヤを投入することはなかったが、このタイムから320の素性の良さがうかがえる。

「3週間ほど前にシルバーストンで現行マシンをドライブしたんだけれど、今日初めてドライブした320は、その現行マシンからまったく違和感なく乗り換えることができた。軽くて速い、というこれまでのF3マシンが持っていたDNAをそのまま継承しているマシンだということがよく分かった。さらに、最初の数周で、現行マシンよりもダウンフォースが大きい、ということがすぐに感じられたよ」とティクトゥムはコメント。

「もちろんHALOがついたことで、重量物が高い位置にあるわけで、低速コーナーではわずかにクルマの動きが大きくなったかな、とは思うけれど、ダウンフォースが現行マシンよりも大きいことで、中〜高速コーナーではまったくそんなことは感じなかった。今日はセットアップも何もしていないし、ニュータイヤも履かず、機能確認に終始したけれど、とにかくポジティブな印象だったね」

この後、この車両は再度各部がチェックされた上で、アップデートキットという形で日本へ移送される。そしてB・Maxレーシング・ウィズ・モトパークによりスピースエンジンが搭載された上で、9月28〜29日の全日本F3最終大会の舞台、岡山へ持ち込まれ、国内でのシェイクダウンが実施されることになっている。SF19に通じる“クイック&ライト”の申し子とも言えるこのニューマシンの国内での初走行にも注目が集まりそうだ。

FIA F3

スパで日本人ドライバーが躍動

角田がレース2で2位表彰台獲得！名取も初入賞

Text：auto sport

FIA F3



角田はレース後の会見で「日本のF4で乗った表彰台とは、まったく違う感じを覚えた。とても嬉しい」と、喜びを語った。

8月30～9月1日、F1ベルギーGPと併催される形で、FIA F3選手権第6ラウンドがスパ・フランコルシャンで開催。9月1日に行なわれたレース2でイェンツァーから参戦している角田裕毅が2位でフィニッシュし、今シーズン初めて表彰台を獲得した。

時おり雨が混じる難しいコンディションとなったレース2。リバースグリッドとなったこのレースでは、プレマのマーカス・アームストロングがポールポジションを獲得。角田は3番手からのスタートとなった。スタート直後のターン1では、アームストロングが2番グリッドから発進したハイテックGPのレオナルド・プルチーニとのポジション争いを展開。角田はプルチーニがラインを外して失速した隙をついて2番手に浮上。その後もポジションをキープしつつ前を追う角田だったが、アームストロングを捉えることはできず。途中、セーフティカーが出動する場面もあったが、決定機は訪れず、そのままアームストロングが優勝。角田は2位でチェッカーを受けた。

なお、レース1はトライデントのペドロ・ピケが優勝。カーリン・バズ・レーシングから参戦する名取鉄平はレース1で11位、レース2では8位に入り、今季初入賞を果たしている。

WEC

WEC初“ウインターシリーズ”がスタート

トヨタ7号車が開幕ポール・トゥ・ウイン

Text：autosport web

TOYOTA



9月1日、WECの2019/20年シーズン開幕戦シルバーストン4時間が開催。TOYOTA GAZOO Racingの7号車トヨタTS050ハイブリッド（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ-マリア・ロペス）がポール・トゥ・ウインを飾った。

ウインターシリーズとして行なわれる今季開幕戦の天候は晴れ。気温17度、路面温度は34度という、この時期のイギリスらしいコンディションのなかで4時間レースがスタートした。

レースはまず、ポールシッターの7号車トヨタと僚友の8号車トヨタ（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ホセ・マリア・ロペス）がリード。しかし、スタートから30分までにセーフティカー（SC）、そしてフルコースイエロー（FCY）が導入されるやや荒れた展開となった。

FCYのタイミングで多くのマシンがピットインを行なうが、トヨタ勢はFCY解除のタイミングとピットインが重なってしまいタイムロス。これで一時的に首位を譲るも、難なく再びワン・ツー体制を築くなど、トヨタが圧倒的なペースを見せつつ、レースは進行した。

スタートから1時間半が経過するころに雨が降り出すと、すぐに雨は止むと判断したトヨタの2台はステイアウトを選択。しかしその予想は外れ、レインタイヤへの対応が遅れたトヨタはライバルを追う立場となる。

しかし、レースが折り返しを迎えるころに発生したクラッシュにより出動したSCでレースが振り出しに戻ると、リスタートから数分で7号車、8号車のオーダーで首位を三度ワン・ツー体制を形成。チェッカーまで7号車が8号車を抑えきり、開幕戦ウイナーとなった。

トヨタは圧倒的な速さで開幕戦を制した。また、今ラウンドでは最多となる11台が争ったGTE Amクラスでは、日本から石川資章、ケイ・コッツォリーノが乗り込むMRレーシングの70号車フェラーリ488 GTE Evoが土壇場で3位表彰台を獲得（下）。なお、山下健太を起用したハイクラス・レーシングはLMP2クラス7位だった。



Michelin

FIA F2	ベルギー レース1
2019年8月31日	スパ・フランコルシャン

レース開始2周目の大惨事——あのとき何が起きたのか?

スパで起きた悲劇の真実

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos） Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）

一連のアクシデントによる戦慄のクラッシュは、アントワーヌ・ユベールの命を奪うという悲惨な結果を生んだ。モータースポーツだけでなく人生のなかでもよくあることだが、アクシデントの要因とはひとつに限られるものではなく、不運な出来事の連続が今回の信じがたいクラッシュを招いた。

スパ・フランコルシャンのレースではそのトラックの性質上、スタート直後の1コーナー＝鋭角なラ・ソースヘアピンでよく接触が起きる。この日も、チャンピオンシップ争いを繰り広げるニコラス・ラティフィのマシンは、気持ちが高ぶっていたミック・シューマッハーとの接触で右リヤタイヤがパンクし、直後にスローダウンした。さらにグリッド後方では、数台のマシンのパーツを破損させる小さなインシデントも生じていた。

こうした状況に気づかなかったドライバーたちはフルスピードで走り続けた。2周目に入るとトライデント所属のフランス人ドライバー、ジュリアーノ・アレジがラディオンへの進入時に左リヤタイヤの内圧をすべて失い、コース左側に向かってスピンを喫してウォールに激突。その際、リヤウイングとシャシーのパーツが破損し、コース上には破片が飛び散った。さらにアレジのマシンは後続車よりもはるかに遅いスピードでコース中央へと押し戻された。破片が散乱する様子に気づいたアレジのチームメイト、ラルフ・ボシュンは自らのマシンを大幅にスローダウンさせて可能な限りコースの右側へと寄せざるを得ず、結果的にはその動きが後続のユベールを不意に襲う形となった。2台のマシンのスピード差があ



まりにも大きかったため、その時点でユベールにできることはステアリングを右に鋭く切ることだけだったが、この必死な操作も虚しくボシュンのマシンの右リヤにわずかに接触した。

およそ250km／hで走行していたユベールは、このわずかな接触によってコース外へと押し出され、ラディオンの右側のタイヤバリアに激しく、だがその時点では死には至らないほどの勢いで激突した。不運だったのは、タイヤバリアに弾かれたユベールのマシンが衝突の反動でコースへと押し戻され、そこに後方から来たファン・マヌエル・コレアがユベールのマシン側面に激しく突っ込んだことだった。このアメリカ人ドライバーのマシンもまた、ラディオンコーナー入口に残っていたアレジのマシンの破片によってパンクしていたため、この時点ではすでにマシンを制御できない状況にあったのだ。

コレアはユベールのマシンが目の前に現れたとき、フルブレーキングによって回避を試みたが、その時点の車速は200km／h以上。衝突までの距離はおよそ50mしか残されておらず、回避する術もなく、フランス人ドライバーのマシンのコックピット左側面に激突し、ユベールのモノコックが真っ二つに分断されるほどの大クラッシュとなった。

衝突のあとコレアとユベールの2台の車両はもつれるようにタイヤバリアに突っ込み、コースの中央まで弾き返された。コレアのマシンがひっくり返る一方、ユベールのモノコックはドライバーの胴体が見えるほど滅茶苦茶に破壊された。これら一連の衝突はわずか3秒以内に起きた出来事だった。

他のドライバーが接触した2台とコース上に散乱していた破損パーツを無事に避けることができたのは奇跡的だったと言うほかない。

レースはすぐに赤旗が宣言され、全車がピットに戻った。このとき戻ってきたマシンで確認できたのは、ほとんどのマシンに小さなパーツの破片の当たった形跡があったことだ。だが、マシンに大きなダメージを与えるほどではなかったのは幸運だったと言える。

つまり今回のアクシデントは、

①パンクによってアレジのマシンがタイヤバリアに激突。

②コース中央にゆっくり押し戻されたアレジ車を見たボシュンがそれを回避するアクションを取った。

③その後方にいたユベールは不意を突かれ、ボシュンのマシン右リヤに接触し、制御不能のままウォールに向かって突進。

④そのすぐ後方からパンクチャーを起こしてステアリングが切れなかったコレアが接近。

⑤コレアの走行ライン上にユベールが跳ね返ってきたことで激しい衝突が発生した。

〝パーフェクトストーム（＝複数の厄災が起こって破滅的な状態になること）〟という言葉は、まさにこのようなときに用いられる言葉だ。先週の土曜日、スパ・フランコルシャンでアントワーヌ・ユベールに悲劇的な死をもたらした状況を表すのに最適な表現となっているのは何とも不運としか言いようがない。

スパに響き渡った悲哀のモナコ国歌

亡き友に捧げる初勝利「アントワーヌのために」

FORMULA 1 JOHNNIE WALKER BELGIAN GRAND PRIX 2019

WINNER Charles Leclerc

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／FIA F2

ベルギーGP決勝日の朝。スパ・フランコルシャンのグリッド上に、F2、F3のドライバーやチームスタッフが集まった。目を赤く腫らし、沈痛な表情で、F2のドライバーたちがハグをかわす。前日に行なわれたF2のレース1で、22歳のフランス人ドライバー、アントワーヌ・ユベールが壮絶な事故死を遂げてから、まだ20時間も経っていない。ユベールの母ナタリーと弟のビクトールが遺品となったヘルメットを捧げ持ち、集まった人々は1分間の黙とうを捧げた。

F1チームでは唯一フェラーリだけが、その場にチーム代表とふたりのドライバーが姿を見せた。そのなかでシャルル・ルクレールの憔悴ぶりが、ひときわ目を引く。黙とうを終えたルクレールはナタリーに歩み寄り、彼女を強く抱きしめた。

「2005年、7歳でカートを始めたときから、僕とアントワーヌ、ピエール（ガスリー）、エステバン（オコン）の4人で、いつか必ず一緒にF1で戦



おうと誓い、競い合ってきたんだ」

4輪にステップアップしてからのレースキャリアは、ユベールがルクレールを追う形で進んで行った。2016年にルクレールがGP3でタイトルを獲得した翌年、ユベールは同じARTからGP3に参戦。ちなみにチームメイトは福住仁嶺だった。この年、福住に次ぐランキング4位に付けると、翌年にはルクレールから2年遅れでチャンピオンに輝き、今年からF2選手権にステップアップを果たした。

必ずしも戦闘力の高くないチームからの出走ながら、モナコとフランスで1勝ずつを上げ、松下信治に次ぐランキング8位でスパの週末を迎えていた。ルノーF1チームのアドバイザーであるアラン・プロストは、ルノーの育成ドライバーであったユベールを「将来のルノーF1になくてはならない逸材」と評価し、積極的なサポートを惜しまなかった。

黙とうは再び、F1決勝レースの前にも行なわれた。セバスチャン・ベッテルに0・7秒もの大差を付けてポールポジションを獲得したルクレールは、レースでも終始首位を譲らず。最後はルイス・ハミルトンに0・981秒まで迫られながらも、F1キャリア初勝利を挙げた。

パルクフェルメでマシンを止めたルクレールは、高々と天に向かって人さし指を突き上げた。ヘルメットには、〝RIP Tonio〟「安らかに眠れ、トニオ(アントワーヌのイタリア語の愛称)」と書かれたステッカーが貼られていた。

レース後の会見では、黙とうの場でのあまりの哀しみぶりを見たジャーナリストからこんな質問が飛んだ。

「友の死が、レースでの走りに影響を与えることはなかったのか」

ルクレールはそれに対して、こう答えている。

「レースの師でもあった僕の父は『コクピットに乗り込んだ瞬間から、すべての感情を振り払え』と、僕に言い聞かせてきた。父が急死したときも、僕はレースに出場し、そして勝った。今回もその教えを、守っただけだ」



44周の戦いを終え、パルクフェルメに戻りマシンから降りたとき、そして表彰台のうえでルクレールは空を指差し、ユベールに祈りを捧げた。うれしいはずのモナコ国歌は残酷なほど優雅に流れていた。



7歳でカートを始めたときから いつか必ず一緒にF1で戦おうと誓い 競い合ってきたんだ

FOCUS on HONDA

衝撃の交代劇後、重要な一戦

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT

夏休み明けのベルギーGPはホンダにとっても、パートナーであるレッドブル、トロロッソにとっても、じつに慌ただしい週末となった。

まず両チームだが、本誌で既報したようにピエール・ガスリーとアレクサンダー・アルボンを入れ替える荒療治を、サマーブレイク中に敢行した。アルボンにとってレッドブルマシンが未知なのは当然だが、古巣に戻ったガスリーにしても、技術レギュレーションが大きく変わった今季のトロロッソマシンはまったくの別物と言えた。それを事前テストもなく、ベルギーGPの週末にぶっつけ本番で走らせなければならなかった。

しかもアルボン車はホンダの最新パワーユニット（PU）スペック4を搭載するため、使用基数のペナルティを受け、後方グリッドからのレーススタートという、いきなりのハンデを負わされた。とはいえ予選一発の速さを「史上最強のチームメイト」マックス・フェルスタッペンと張り合う必要がないという意味では、むしろリラックスできたかもしれない。

ホンダは今回、レッドブルとトロロッソに各1台ずつスペック4を供給するという、変則的な方法を採用した。今回のスパ・フランコルシャン、そして次のモンツァと、苦手なパワーサーキットが続く。そこで、ペナルティを2台ずつに分散し、好成績が期待できる9月下旬のシンガポールに賭ける戦略のようだ。

最新PUはエンジン本体の燃焼に改良を加え、さらなるパワーアップと信頼性向上を狙った。具体的な数値は明かしてくれないが、性能の伸び代としては今回のアップデートが一番大きいことはまちがいない。フェラーリやメルセデスと、もしかすると互角に対抗できるのではないか。しかしスペック4を積んだアルボンとダニール・クビアトは、グリッド降格を見越して予選フルアタックをしなかった。そのため最新PUの実力への期待は、納得の行く形では満たされなかった。



LAT

レース終盤、ミディアムタイヤでスタートし、23周終わりでソフトに履き替え追い上げを見せたアルボン。最終的には5番手を走行していたランド・ノリスがチェッカーの1周前に止まってしまったことも功を奏し、5位とメルセデス、フェラーリの後ろでチェッカーを受けた。

一方で旧型、スペック3のフェルスタッペンは予想外のパワーロス症状に見舞われた。ステアリング上の操作ですぐに直るものの「週末を通じて、ずっと保守的なパワーモードにせざるをえなかった」と、予選5番手に終わったフェルスタッペンは不平を漏らした。そしてレースでは、スタート直後の1コーナーでキミ・ライコネンと接触してサスペンションを破損。オー・ルージュのタイヤバリアに突っ込んで、早々にレースを終えてしまう。

今季12戦すべてでポイントを獲得してきた絶対的エースが、1周目に消えてしまう予想外のピンチ。しかし残った3人が、期待以上の活躍を見せた。なかでもアルボンは、17番手スタートから12台ごぼう抜きの5位入賞を果たした。下りの右コーナー、リバージュでアウト側から仕掛け、クロスをかけてダニエル・リカルドを抜き去り、最終周で右側二輪を草地に落としながら豪快にセルジオ・ペレスを抜いて行った走りは、ヘルムート・マルコ博士を始めとする、レッドブル上層部をさぞ喜ばせたことだろう。

そして、厳しい立場のガスリーも、13番手スタートから9位入賞とまずまずの結果を残した。再起をかけた初戦、そして10代の頃、一緒に暮らしながらカートの腕を磨いた故アントワーヌ・ユベールに捧げたいと奮起したレースとしては、充分に合格点だったのではないか。



A.Sakurai

F2のレース1で亡くなったアントワーヌ・ユベールと幼なじみだったガスリー。レース前には同じく幼なじみのシャルル・ルクレールに「勝ってくれ」と頼んだという。自身も彼に捧げる2ポイントを獲得した。

ナンバー2返上のチャンス再び ボッタスの残留決定

Text：auto sport web

メルセデスF1チームは8月29日、2020年のレギュラードライバーとしてバルテリ・ボッタスを引き続き起用することを正式に発表した。8月28日は30歳の誕生日でありチームはその翌日に「2020年に向けてバルテリ・ボッタスとのオプション契約を行使した」と発表。チーム代表トト・ウォルフは「少なくともあと1シーズン、彼がチームに残ることをうれしく思う。彼がさらに自身のレベルを向上させることを期待している」と発言した。

前半戦のドイツ、ハンガリーでの不振からボッタスの残留に異を唱える声もあり、 ウォルフ代表は、サマーブレイクの間にハミルトンの来季チームメイトとしてボッタスと現在のリザーブドライバーであるエステバン・オコンのどちらを選ぶかを決断すると発言していた。しかし「ルイス（ハミルトン）とのチームワークは理想的なものである」と、チームにもたらす影響を考慮して判断が下されたものと考えられる。このチャンスをものにして来季こそナンバー2を返上することができるだろうか。


Sutton


LAT

ボッタスについてウォルフ代表は「今季は昨年以上の強さを求めたが、彼は非常に印象的なパフォーマンスを発揮し、これを達成した」と説明している。一方、メルセデスの育成ドライバーで今季F1のシートを失ったオコンは、2020年に同チームからF1に復帰することを期待していたが、叶わなかった。そして、ボッタス残留発表の少しあと、2020年からオコンがルノーと複数年契約を結んだことが発表された。

ハンガリーGP後に状況が変化 ヒュルケンベルグ2019年限りでルノー離脱

Text：auto sport web

ルノーはベルギーGP直前、ニコ・ヒュルケンベルグが2019年末をもってドライバーラインアップから外れることを発表した。これを受けて本人は「残念だ。僕らはまだ目標を達成できていなかった」と、自身のSNSに投稿した。いったい、サマーブレイクの間に何があったのか。ヒュルケンベルグ本人によれば、ルノーが自分との契約を更新しないことを決めたのでは、と感じたのはハンガリーGPの翌週だったという。すぐに確信は得られなかったが、微妙に変化する状況を肌で敏感に捉えていた。「気配があったが、はっきりしたことは今週になるまで分からなかった」。

これまでのF1キャリアのなかで一度も表彰台を獲得したことはないが、パドックの声を聞くとどのチームでもチームメイトにとっては手ごわい相手であり、同時に尊敬される存在だったヒュルケンベルグ。そんな彼を他のチームが放っておくとは考え難い。一部報道ではハースへ移籍する可能性が高いとも報じられており、ヒュルケンベルグが2020年もF1マシンで走る姿を見ることができるかもしれない。

今季でF1に参戦を開始してから10シーズン目となるヒュルケンベルグ。さまざまなチームを渡り歩いて身につけたノウハウはライバルたちを脅かす影の存在だ。



Sutton

2021年から参戦が予想されるF1新チームの情報
秘密プロジェクトが密かに始動開始

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）

F1は2021年に、少なくともひとつの新チームを迎えることになりそうだ。

この夏休みの間に、シルバーストンの近くに本拠を置く、秘密プロジェクトの存在が明らかになった。暫定的に「パンテラ・チーム・アジアF1」と呼ばれるこの新チームは、イギリスのノーサンプトンシャーに小さな仮の施設を所有し、SMP・WECチームのボスだったベンジャミン・デュランによって運営されている。彼らは今年1月頃から、少人数の基幹テクニカルスタッフを雇い入れており、かつてケータハムとマノーで仕事をしたエンジニアのティム・ミルンが、クルマの空力開発を率いているという。

ライトスピードが、その後ケータハムF1になったのと同様に、おそらくパンテラも正式なチーム名ではなく、当座の仮称である可能性が高い。誰がプロジェクトに資金を提供しているのかも不明だが、いずれにせよ、その名が示すようにアジアを拠点とする組織が背後にあるのは間違いない。

2021年からの新テクニカルレギュレーションと、1億7500万ドル（約186億円）のコストキャップの導入は、新たにF1チームの設立を目指す人々にとって好機と見られており、パンテラはその最初の例にすぎない。注目に値するのは、このプロジェクトにデュランが参加している点だ。多くの人が、彼はオールロシアのSMP・F1チームを立ち上げるものと予想していたが、デュランがパンテラに加わったという事実は、SMPがF1参戦をあきらめたことを意味するのかもしれない。

今のところ、ルノーにパワーユニット供給の余力があることから、この新プロジェクトのテクニカルパートナーは、フランス人たちが引き受ける可能性が高いと考えられている。また、パンテラが技術面でハースと同様のアプローチを採り、ワークスチームから機械的コンポーネントの大半を買い入れて、シャシーの製作は外注するとの噂もある。その場合、すでにアルファロメオとハースに供給しているフェラーリや、ホンダと密接な関係にあるレッドブルが、パンテラのパートナーになるのは難しい。また、メルセデスが彼らに触手を伸ばすとすれば、やはり2021年にF1参戦を検討中と言われるHWAが深く関与する形の提携になるだろう。

ルノー製パワーユニットを搭載するなら、パンテラは商業契約による収入を必要としているマクラーレンか、あるいはルノー・ワークスチームとそうしたパートナーシップを結ぶこともできる。そうすれば、あとは自前のモノコックを設計して、たとえばEMPやデルタのような会社に製作を依頼すればクルマは作れるし、空力パッケージについては、前述のようにすでに開発が始まっている。

2021年のテクニカルレギュレーションの策定作業は、当初の予定より大きく遅れている。FIAは、この新規定が公開された段階で、新チームのエントリー受付を正式に開始するものと見られる。

現在は1チーム2台、全10チームが参戦しているが、21年からの大規模な規則改革で新チームが参入しやすくなると言われている。



A.Sakurai

鈴鹿が越えたハードル

モータースポーツ都市宣言から15年 平日の公道パレードで見せた〝器量〟

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／IGTC

昨年は荒天により開催できなかった公道パレードが、今年ついに実施。10Hに参戦するほぼ全車となる35台が参加し、現場に集まった観客を賑わせた無事に成功したこのイベントだが、実現のハードルは低くなかったに違いない



M.Hirata



アルパインスターズの赤いレーシングスーツに身を包んで登場した末松市長。セレモニーでは「長年の夢だったパレードが実現できて感無量」と喜びを語った。Web上では、公道パレードを実現させた同市長の手腕に対する称賛の声が多く上がっている。

IGTC

8月22日、鈴鹿10時間に先駆けて開催された『鈴鹿モータースポーツフェスティバル』の一環として、鈴鹿サーキットとイオンモール鈴鹿を結ぶ一般公道で『SUZUKA10Hレーシングカーパレード』が実施された。主催者は鈴鹿サーキットではなく、鈴鹿市だ。さらに、パレードを行なうにあたり地元警察のほか、"サポーター"として多数の一般市民も協力。文字どおり官民一体の催しである。

当日には鈴鹿市の末松則子市長が感極まる場面もあったが、それも頷けるというものだ。警察やイオンモール鈴鹿の各担当者と連携を図り、さらに公道で"うるさいレーシングカー"が走ることに市民の理解を得るだけでなく、イベントに向けて協力を仰ぐ……。開催には、恐ろしく高いハードルがいくつもあったことは、想像に難くない。

公道を封鎖するだけでも大変だ。沿道のフェンスは前日までにある程度設置できるが、交差点や家屋などへの出入り口は所定の時間まで開けておかねばならない。そして時が来たら一斉に人力でフェンスを置くのだ。封鎖区間が往復で6・6kmもあることを考えれば、人員も相当数必要だったろう。

このイベントには反対の声も多く上がったかもしれない。それでも、住民や警察からの理解と協力を得て、無事に成功させられたのは「モータースポーツ都市」を宣言し、長年文化として育んできた鈴鹿だったからに他ならない。現在は日本でも公道レース開催の機運が高まりつつある。そのハードルは恐ろしく高いが、それも越えられる可能性を、鈴鹿が見せてくれた。



IGTC

パレードは、イオンモール鈴鹿の駐車場で折り返した。同施設の駐車場には、普段はスピードバンプが設けられているが、それらはこのイベントのためだけに、レーシングマシンが走行できるよう部分的に撤去されていた。



アウディ圧巻の日本初勝利も
ラスト1時間で浮上した“信頼性問題”

消えかけたイージーウイン

ワークスサポートを受けたアウディR8が制した今年の10H
リザルトだけ見ればぶっちぎりの勝利だったが、
マシンには目の前の勝利を失いかねない、問題が発生していた

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／後藤 純（Jun Goto）

アウディは鈴鹿10時間（10H）に向けて、ワークスサポートを行なう2チームに対し、シンプルな課題を与えた。〝日本での初勝利〟だ。

今年の10Hにアウディ勢としてエントリーしたのは3チーム。ベルギーのWRTと、中国のアブソルート・レーシング、そしてGT300クラスでおなじみのアウディ・チーム・ヒトツヤマだ。『アウディスポーツ』という名を持ったWRT（25号車）とアブソルート（125号車）は、アウディRSモデル誕生25周年を記念した特別なカラーリングでレースに挑んだ。

WRTをドライブするのはアウディお抱えのケルビン・ファン・デル・リンデ、フレデリック・ヴェルヴィッシュとドリス・ファントールの〝ブライングV〟。アブソルート・レーシングは、クリストファー・ハース、クリストファー・ミース、マルクス・ウィンケルホックというオール・ドイツ人のラインアップ。そして、チーム・ヒトツヤマはリチャード・ライアン、富田竜一郎のコンビに、ベルギー人のアレッシオ・ピカリエロを加えた。どこも非常に強力なラインアップだが、他メーカーのワークス勢という強力なライバルがいるため、油断は禁物だった。

金曜日のフリー走行は大雨だったせいで、予選が始まるまで各マシンの本来のペースは不明だったが、土曜日の朝にはWRTのアウディが抜きん出ていることが明らかになった。ポールシュートアウトでは気温が少し下がっていたことがBMW勢に有利に働き、ピレリタイヤの性能を最大限に引き出したBMWチーム・シュニッツァーの42号車BMW M6 GT3が最速タイムをマークしてポールシッターに。それでも、決勝日の予報は晴れ。気温が高くなれば、大きく重いBMW勢よりもアウディ勢が有利になる。

そして迎えた決勝当日は、予報どおりに快晴となり、気温もグングン上昇。ウォームアップ時には、気温は29度に達していた。これでアウディ勢が有利になると思われたが、予想に反して序盤に主導権を握ったのはBMWの2台。とくにシュニッツァーの42号車BMWは、ワルケンホルスト・モータースポーツの34号車BMWがクラッシュで戦列を離れてからも、WRTとアブソルートのアウディ2台などと激しい上位争いを展開した。

それでも、スタートから3時間も経つころにはシュニッツァーの42号車BMWのペースも次第に低下。さらにドライブスルーペナルティも受けたことで、下位に沈んだ。

ここで一気に勢いに乗ったのが、アウディ勢だった。スタートから3時間が経過するころにはWRTの25号車がトップの座をBMWから奪うと、〝ブライングV〟がスティントの最初にライバルよりも1秒近く速いタイムで周回。2番手にもアブソルートの125号車が浮上したが、セーフティカーが出動した際、トップと2番手との間に多くのバックマーカーが挟まれたこともあり、WRTは後続に対し40秒近いリードを築くことに成功した。

このままアウディがワン・ツーを飾るかに思われたが、思わぬ展開が待っ



K.Kobayashi

KCMGは018号車と35号車、２台のニッサンGT-Rニスモ GT3を10Hに投入。最初のFCY〜SCのタイミングでは２台で作戦を分け、35号車にはピットインさせなかった。中盤に発生したクラッシュによるFCY〜SCではピットインを実施し、上位に進出した35号車は、最終スティントでBentley Team M-sportの107号車ベントレー・コンチネンタルGT3と125号車アウディと激しいバトルを展開。両方のバトルを制し、日本車最上位の６位を獲得した。



K.Masuda



K.Kobayashi

アウディのRSモデルが誕生25周年の節目を迎えた今年、アウディスポーツが送り込んだR8は特別カラーで彩られた。125号車に給油トラブルが発生しなければ、ワン・ツー・フィニッシュは堅かったか。

ていた。耐久レースでは日没後に何かが起きることがあるが、今回もそのパターン。僅差のレース、とくに10Hのようにイコールに近いコンディションでのレースでは、ほんの些細なミスやちょっとした不運が大幅なポジションダウンにつながる。アブソルートの125号車アウディは、最後のピットストップの際、燃料補給時にトラブルが発生し、40秒ほどをロス。これで大きくポジションを落としてしまった。

また、万全に思えたWRTのマシンもノートラブルだったわけではない。中継映像でメカニックがドアミラーに何かを施す場面を目にした人も多いと思う。これの原因は、マシン側部に装着された自光式ゼッケンだ。これが正常に動作しなかったため、ライトを追加する必要があったのだ。

このトラブルは、KCMGの35号車ニッサンGT・RニスモGT3など上位を争うマシン数台にも発生していた。これは明らかなレギュレーション違反であり、修復を命じられたら追加のピットストップを行なわなければならない。もしそうなれば、アブソルートの125号車アウディと同じように順位を落とし、日本での初勝利の可能性も消え去る。

アウディ陣営はピットストップの指示が出ないかと、ヒヤヒヤしながらタイミングモニターを注視していたが、ついに指示は出されず、午後8時過ぎに1597kmに及ぶレースが終了。２位でチェッカーを受けた昨年覇者、メルセデスAMGチーム・グループMレーシング以下ライバル勢からの抗議はなされず、アウディの日本初勝利が確定したのだった。圧倒的な速さで勝利を手に入れたという見方もあるが、「絶対に優勝しろと言われていた」（ファントール）ことも相まって、実は薄氷を踏む思いをしていたアウディスポーツ・チームWRTであった。



J.Goto

ハッキネンは石浦宏明らとともにマクラーレン720S GT3をドライブ。最初のスティントでドリンクが飲めず、脱水症状で救急搬送目前だったというが、決勝中に食事を摂ったところ見事に復活したという。

W.Tamura

真っ向勝負を挑み、敗れた00号車

悔しすぎる10位で掴んだ手応えと敗因

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：田村 弥（Wataru Tamura）／IGTC

昨年は戦略がうまくはまったこともあり、上位進出を果たした00号車。今年はライバルとまったく同じ戦略で戦い、結果としては力負けしたが、他のワークス勢との差は確実に縮まっている。

「悔しい。今年求めていたところとはほど遠い結果になった」

10時間の戦いの後、メルセデスＡＭＧチーム・グッドスマイルの片岡龍也は、そう言って唇を噛んだ。

同チームは昨年に引き続き、メルセデスＡＭＧからの正式なサポートを受け、00号車メルセデスＡＭＧ ＧＴ３で参戦。ドライバーラインアップも谷口信輝、片岡、小林可夢偉という３名を継続した。不動の体制で昨年の５位を上回ることを目標に、ＧＴ３世界統一戦に挑んだ。

雨により予選までドライでの走行時間が限られた今年の鈴鹿10時間（10Ｈ）。それでもチームはセットをまとめ、上位20台のグリッドを決めるシュートアウトに手堅く進出すると、最後は「可夢偉の神業」（河野高男エンジニア）で、メルセデス勢最上位となる６番グリッドを獲得した。

そして迎えた決勝。スタートドライバーを務めた片岡は1周目で５番手にポジションをアップ。トップとまったく同じペースで周回を重ねると、谷口にバトンを渡す。そして、谷口、さらにその後を受けた可夢偉も同様に、ライバルと変わらぬペースで危なげなく走行。アウディ勢と３番手争いを繰り広げるなど、表彰台獲得も期待させるレース運びを見せていた。

しかし、スタートから約２時間半で提示されたフルコースイエロー（ＦＣＹ）前後から速さに陰りが見えはじめ、ズルズルと後退。そして、戦略を分けていたチームが約６時間経過時点での２度目のＦＣＹで上位を確保した時点で00号車は実質的に勝負権を失い、結局10位でレースを終えた。

レース直後の谷口は「速さがなかった。序盤は皆スティント最初は２分４秒台から入っていた。でも、途中から周りが３秒台で入りはじめたところで、俺たちは相変わらず４秒台。３秒台で走る力がなかった」とコメント。その原因について河野エンジニアに話を聞くと「決勝ペースに苦しんだ一番の要因はタイヤ。タイヤの管理がうまくいかなかった」と明かした。つまり、ピレリタイヤに対する理解度の不足が、クルマもタイヤもすべてのチームが同じ条件で戦うこのレースにおいて、決定的な差につながったというのだ。

10位という結果はたしかに期待外れだっただろう。しかし、真っ向勝負を挑み、惨敗した決勝で「世界に対して何が足りないのか」を学んだことが最大の収穫。来年の10Ｈでは、今年披露した予選での速さとともに、決勝での強さを見せてくれることを期待したい。

IGTC



雨のセッションすべてでトップタイムをマークしながら、ポールシュートアウトでは9番手に沈んだメルセデスAMGチーム・グループMレーシングだったが、決勝では無類の強さを見せて2位を獲得した。

2019年 鈴鹿10時間耐久レース リザルト

予選セッションリザルト

8月24日（土） 天候：晴れ 路面：ドライ

Pos.	No.	Class	Team	Car	Q1 Driver／Time	Q2 Driver／Time	Q3 Driver／Time	Pole Shootout Driver／Time
1	42	Pro	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	M.トムチュク／2'02"480	N.イェロリー／2'01"494	A.ファーフス／2'02"548	A.ファーフス／2'00"455
2	25	Pro	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS GT3 2019	D.ファントール／2'02"502	K.ファン・デル・リンデ／2'01"820	F.ヴェルヴィッシュ／2'03"011	D.ファントール／2'00"531
3	34	Pro	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	C.クログネス／2'02"232	N.キャッツバーグ／2'02"244	M.ジェンセン／2'02"862	N.キャッツバーグ／2'00"729
4	777	Pro	CAR GUY Racing	Ferrari 488 GT3	J.カラド／2'02"728	K.コッツォリーノ／2'02"111	M.モリーナ／2'02"663	M.モリーナ／2'00"868
5	107	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	J.ペッパー／2'02"653	S.ケーン／2'02"210	J.グーノン／2'02"661	J.グーノン／2'01"002
6	00	Pro	Mercedes-AMG Team GOOD SMILE	Mercedes-AMG GT3	谷口信輝／2'03"587	片岡龍也／2'01"957	小林可夢偉／2'02"004	小林可夢偉／2'01"024
7	125	Pro	Audi Sport Team Absolute Racing	Audi R8 LMS GT3 2019	M.ウィンケルホック／2'02"404	C.ハーセ／2'02"756	C.ミース／2'02"437	C.ハーセ／2'01"045
8	77	Pro	Mercedes-AMG Team CraftBamboo Racing	Mercedes-AMG GT3	M.ゲーツ／2'02"530	L.シュトルツ／2'01"995	Y.ブルマン／2'03"141	M.ゲーツ／2'01"071
9	999	Pro	Mercedes-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes-AMG GT3	M.ブーク／2'02"491	M.エンゲル／2'02"584	R.マルセロ／2'02"744	M.エンゲル／2'01"177
10	108	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	A.ブンコンベ／2'03"259	A.ソウセック／2'01"907	S.モリス／2'02"680	A.ソウセック／2'01"292
11	912	Pro	Absolute Racing	Porsche 911 GT3 R	D.オルセン／2'03"315	M.キャンベル／2'02"064	D.ヴェルナー／2'02"546	D.ベルナー／2'01"306
12	75	Silver	SunEnergy1 Racing	Mercedes-AMG GT3	N.バスティアン／2'02"955	M.グレイナー／2'02"869	K.ハブル／2'02"232	N.バスティアン／2'01"348
13	35	Pro	KCMG	Nissan GT-R NISMO GT3 2018	千代勝正／2'03"019	J.バードン／2'02"327	松田次生／2'02"777	松田次生／2'01"443
14	44	Pro	Mercedes-AMG Team Strakka Racing	Mercedes-AMG GT3	G.パフェット／2'02"635	L.ウィリアムソン／2'02"823	T.ボーティエ／2'02"845	G.パフェット／2'01"479
15	30	Pro	Honda Team Motul	Honda Acura NSX GT3 2019	M.ボナノミ／2'02"862	武藤英紀／2'02"072	B.バゲット／2'03"379	B.バゲット／2'01"525
16	88	Pro	JLOC	Lamborghini Huracan GT3 2019	A.カルダレッリ／2'02"760	M.マペッリ／2'02"678	D.リンド／2'03"259	M.マペッリ／2'01"537
17	018	Pro	KCMG	Nissan GT-R NISMO GT3 2018	A.インペラトーリ／2'02"621	E.リベラティ／2'02"997	O.ジャービス／2'03"319	O.ジャービス／2'01"563
18	21	Pro	Audi Team Hitotsuyama	Audi R8 LMS GT3 2019	A.ピカリエロ／2'03"429	富田竜一郎／2'02"715	R.ライアン／2'02"873	R.ライアン／2'01"579
19	87	Pro	JLOC	Lamborghini Huracan GT3 2019	小暮卓史／2'03"663	元嶋佑弥／2'02"612	関口雄飛／2'03"116	小暮卓史／2'01"613
20	27	Pro	HubAuto Corsa	Ferrari 488 GT3	N.キャシディ／2'02"104	N.フォスター／2'02"498	H.コバライネン／2'04"978	H.コバライネン／2'01"727
21	18	Pro	TEAM UPGARAGE	Honda Acura NSX GT3 2019	小林崇志／2'02"659	松浦孝亮／2'03"594	牧野任祐／2'03"682	
22	8	Silver	apr with ARN racing	Ferrari 488 GT3	永井宏明／2'04"018	織戸 学／2'03"142	上村優太／2'02"818	
23	034	Pro	Modulo Drago CORSE	Honda Acura NSX GT3 2019	道上 龍／2'04"114	大津弘樹／2'02"580	中嶋大祐／2'03"719	
24	911	Pro	EBM	Porsche 911 GT3 R	R.デュマ／2'04"587	M.ジャミネット／2'02"888	S.ミューラー／2'03"385	
25	11	Pro	PLANEX SMACAM RACING	McLaren 720S GT3	M.ハッキネン／2'03"340	久保田克昭／2'04"796	石浦宏明／2'03"120	
26	37	Silver	Callaway Competition with BINGORACING	Callaway Corvette C7 GT3-R	武井真司／2'05"230	小河 諒／2'03"678	M.ポマー／2'03"286	
27	60	ProAm	LM corsa	Porsche 911 GT3 R	脇阪寿一／2'04"315	脇阪薫一／2'03"905	中西 慧／2'06"783	
28	5	ProAm	GTNET MOTORSPORTS	Nissan GT-R NISMO GT3 2015	浜野彰彦／2'06"165	星野一樹／2'03"860	山田英二／2'06"535	
29	43	ProAm	Team Strakka Racing	Mercedes-AMG GT3	C.ニールセン／2'04"739	A.ヘンリー・ダシルバ／2'08"714	D.バウマン／2'03"385	
30	2	ProAm	CarsTokaiDream28	Lotus Evora MC	高橋一穂／2'10"495	加藤寛規／2'03"090	濱口 弘／2'03"990	
31	112	Pro	SATO-SS SPORTS	Mercedes-AMG GT3	佐藤 敦／2'07"015	山下亮生／2'05"258	久保宣夫／2'06"155	
32	188	ProAm	Garage59	Aston Martin V8 Vantage AMR GT3	A.ウエスト／2'08"223	C.グッドウィン／2'07"584	C.レドガー／2'04"583	
33	9	Pro	MP Racing	Nissan GT-R NISMO GT3 2015	J.シンドウ／2'09"316	柴田優作／2'04"283	高田 匠／2'08"222	
34	51	Silver	AMAC Motorsport	Porsche 997 GT3 R	A.マクファーソン／2'10"760	B.ポーター／2'06"254	B.シールズ／2'05"539	
35	98	Am	ARROWS RACING	Honda Acura NSX GT3 2019	P.マ／2'09"170	L.リウ／2'10"707	J.ユング／2'10"031	
36	6	Silver	WALL RACING / ADRIAN DEITZ	Lamborghini Huracan GT3	A.ディーツ／2'19"627	A.ダアルベルト／2'05"488	C.マコンビン／2'05"800	

決勝レースリザルト

8月25日（日） 天候：晴れ 路面：ドライ

Pos.	No.	Class	Team	Car	Driver	Laps	Time／Gap	Fastest Lap
1	25	Pro	Audi Sport Team WRT	Audi R8 LMS GT3 2019	D.ファントール／K.ファン・デル・リンデ／F.ヴェルヴィッシュ	275	10:01'51"048	2:02"765
2	999	Pro	Mercedes-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes-AMG GT3	M.ブーク／M.エンゲル／R.マルセロ	275	40"367	2:03"429
3	912	Pro	Absolute Racing	Porsche 911 GT3 R	D.オルセン／M.キャンベル／D.ヴェルナー	275	43"797	2:03"406
4	77	Pro	Mercedes-AMG Team CraftBamboo Racing	Mercedes-AMG GT3	M.ゲーツ／L.シュトルツ／Y.ブルマン	275	47"038	2:03"837
5	42	Pro	BMW Team Schnitzer	BMW M6 GT3	M.トムチュク／N.イェロリー／A.ファーフス	275	48"666	2:03"327
6	35	Pro	KCMG	Nissan GT-R NISMO GT3 2018	千代勝正／J.バードン／松田次生	275	56"921	2:03"079
7	125	Pro	Audi Sport Team Absolute Racing	Audi R8 LMS GT3 2019	M.ウィンケルホック／C.ハーセ／C.ミース	275	57"199	2:02"943
8	107	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	J.ペッパー／S.ケーン／J.グーノン	275	1'11"098	2:02"996
9	44	Pro	Mercedes-AMG Team Strakka Racing	Mercedes-AMG GT3	G.パフェット／L.ウィリアムソン／T.ボーティエ	275	1'27"891	2:03"328
10	00	Pro	Mercedes-AMG Team GOOD SMILE	Mercedes-AMG GT3	谷口信輝／片岡龍也／小林可夢偉	274	1 Lap	2:03"994
11	777	Pro	CAR GUY Racing	Ferrari 488 GT3	J.カラド／K.コッツォリーノ／M.モリーナ	274	1 Lap	2:03"209
12	75	Silver	SunEnergy1 Racing	Mercedes-AMG GT3	N.バスティアン／M.グルニエ／K.ハブル	274	1 Lap	2:03"451
13	911	Pro	EBM	Porsche 911 GT3 R	R.デュマ／M.ジャミネット／S.ミューラー	273	2 Laps	2:03"334
14	18	Pro	TEAM UPGARAGE	Honda Acura NSX GT3 2019	小林崇志／松浦孝亮／牧野任祐	273	2 Laps	2:04"679
15	30	Pro	Honda Team Motul	Honda Acura NSX GT3 2019	M.ボナノミ／武藤英紀／B.バゲット	273	2 Laps	2:03"855
16	87	Pro	JLOC	Lamborghini Huracan GT3 2019	小暮卓史／元嶋佑弥／関口雄飛	272	3 Laps	2:04"594
17	21	Pro	Audi Team Hitotsuyama	Audi R8 LMS GT3 2019	A.ピカリエロ／富田竜一郎／R.ライアン	272	3 Laps	2:04"088
18	034	Pro	Modulo Drago CORSE	Honda Acura NSX GT3 2019	道上 龍／大津弘樹／中嶋大祐	272	3 Laps	2:04"380
19	37	Silver	Callaway Competition with BINGORACING	Callaway Corvette C7 GT3-R	武井真司／小河 諒／M.ポマー	271	4 Laps	2:04"343
20	43	ProAm	Team Strakka Racing	Mercedes-AMG GT3	C.ニールセン／A.ヘンリー・ダシルバ／D.バウマン	269	6 Laps	2:03"703
21	188	ProAm	Garage59	Aston Martin V8 Vantage AMR GT3	A.ウエスト／C.グッドウィン／C.レドガー	269	6 Laps	2:04"247
22	11	Pro	PLANEX SMACAM RACING	McLaren 720S GT3	M.ハッキネン／久保田克昭／石浦宏明	268	7 Laps	2:04"222
23	018	Pro	KCMG	Nissan GT-R NISMO GT3 2018	A.インペラトーリ／E.リベラティ／O.ジャービス	266	9 Laps	2:03"037
24	60	ProAm	LM corsa	Porsche 911 GT3 R	脇阪寿一／脇阪薫一／中西 慧	263	12 Laps	2:05"445
25	112	Pro	SATO-SS SPORTS	Mercedes-AMG GT3	佐藤 敦／山下亮生／久保宣夫	263	12 Laps	2:06"043
26	9	Pro	MP Racing	Nissan GT-R NISMO GT3 2015	J.シンドウ／柴田優作／高田 匠	261	14 Laps	2:05"889
27	2	ProAm	CarsTokaiDream28	Lotus Evora MC	高橋一穂／加藤寛規／濱口 弘	260	15 Laps	2:03"875
28	108	Pro	Bentley Team M-Sport	Bentley Continental GT3	A.ブンコンベ／A.ソウセック／S.モリス	259	16 Laps	2:02"221
29	5	ProAm	GTNET MOTORSPORTS	Nissan GT-R NISMO GT3 2015	浜野彰彦／星野一樹／山田英二	245	30 Laps	2:05"194
30	6	Silver	WALL RACING / ADRIAN DEITZ	Lamborghini Huracan GT3	A.ディーツ／A.ダアルベルト／C.マコンビン	244	31 Laps	2:06"033
31	51	Silver	AMAC Motorsport	Porsche 997 GT3 R	A.マクファーソン／B.ポーター／B.シールズ	227	48 Laps	2:05"592
32	27	Pro	HubAuto Corsa	Ferrari 488 GT3	N.キャシディ／N.フォスター／H.コバライネン	197	78 Laps	2:03"103
NC	8	Silver	apr with ARN racing	Ferrari 488 GT3	永井宏明／織戸 学／上村優太	186	89 Laps	2:04"982
NC	98	Am	ARROWS RACING	Honda Acura NSX GT3 2019	P.マ／L.リウ／J.ユング	59	216 Laps	2:10"914
NC	88	Pro	JLOC	Lamborghini Huracan GT3 2019	A.カルダレッリ／M.マペッリ／D.リンド	49	226 Laps	2:04"015
NC	34	Pro	Walkenhorst Motorsport	BMW M6 GT3	C.クログネス／N.キャッツバーグ／M.ジェンセン	43	232 Laps	2:03"483

IGTC



IGTC



IGTC





クロカン初挑戦クラス2位 一の真骨頂!!







What is AXCR?

ダカールと同格式の国際クロカンラリー

「アジアクロスカントリーラリー」（英名／Asia Cross Country Rally）はFIA公認の国際ラリーレイドで、格式はあのダカールと同格。例年、雨期に開催され、タイを起点に隣国などへ越境しながら競技を行なう。今年は８月10日から７日間の日程。タイのビーチリゾート「パタヤ」を出発後、４日目にミャンマーに入り、ゴールの新首都ネピドーを目指す。総走行距離は約2,300kmで、タイム計測を行なうSSは約800km。路面のタイプも「オフロードの見本市」と言われるほど多岐に渡り、マシンやドライバーにはもちろん、タイヤにもハードな設定。TOYO TIRESが自らのタイヤのパフォーマンスとタフネスを証明すべく、挑戦を続けているラリーのひとつ。

TOYO TIRES × ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2019

D1グランプリで３度のシリーズチャンピオンに輝いた川畑真人が、ドリフトとは似つかぬ、泥まみれのクロスカントリーラリーに挑戦！　そんなニュースが国内外を駆け巡ったのは今年６月のこと。今年の東京オートサロンで俳優の哀川翔さんに誘われたときは「半分冗談だと思いました（笑）」というが、あれよあれよという間に話は進み、FLEX SHOW AIKAWA Racing with TOYO TIRESのドライバーとしてAXCRに出場することに。マシンはトヨタ ランドクルーザープラド。タイヤはTOYO TIRESのマッドテレイン「OPEN COUNTRY M／T」である。オフロード未経験のドリフトチャンプがどこまでやれるのか。ツカミはOK。抜群の注目度のなか、プロジェクトがスタートした。

迎えた８月の本戦。初日の５００㎞を走り終えた川畑は、「思わぬ相手に手を焼いています」と複雑な表情を見せる。「クルマ的にはコントロール下にあって、タイヤのグリップも良く、ブレーキも充分に効くので、ギャップ手前で車速を落とせばいいだけなのですが、コースのあちこちにある穴が想定外に大きく、きっちり速度を落とさないと、クルマを壊してしまうんです。タイムロスは最低限にしたい。でも、目視だけでは分からない……。踏みたいのに踏めない。これって、サーキットでは起き得ないことなんですよ！（笑）」。それでも、２日目にはだいぶ慣れ、「クルマや路面のクセはつかめてきている」と自信を増してきていた。





(左) 7年連続の総合優勝を果たしたナタポン選手（タイ）のISUZU D-MAXもOPEN COUNTRY M/Tを履く。「このタイヤは僕自身の限界を引き出してくれるね！」。(右) 今年はOPEN COUNTRY M/Tの装着車が非常に多く、総合トップ10だけでも1、2、5、6、8位と5台。ジムニークラスは4台全車が装着。

ドリフトチャンプ川畑真人、魅せた！ エクストリーマ

FLEX SHOW AIKAWA Racing with TOYO TIRES監督

哀川翔's VOICE

やっぱりさ、世界一のレーサーはオフロードでも速かった！　っていうところを見せてもらいたいよね。でも、速いドライバーほど落とし穴にハマる競技でもあるから、そこは気をつけてほしいところ。ラリーの中盤になると感覚がマヒしてきて、「エイヤッ！」って行っちゃったりすることもあるんだよね。オレも過去、4日目にヤバかったことがあったしね(笑)。でも、川畑選手にはまわりのことを気にせず、存分に楽しんできてほしい。目標は完走。クラス優勝できる実力はあると思うけど、今年は完走でいいよ！　と伝えたんだ。(コメントは初日のものです)



ところが、3日目の午前中に大きくミスコースし、タイムをロス。「ナビゲーターが現在地を見失いかけていたときに、どんどん先に行っちゃったんです。結局、かなりの距離を戻りました。独りよがりな気持ちがあるほど、ロスが大きくなるって痛感しましたね」。AXCRは世界でも有数の〝ナビゲーション・ラリー〟。WRCのようなレッキはできず、前夜に渡されるコマ図を頼りに初めての道を競技速度で走る。ゆえにミスコースはトップチームでも日常茶飯事だ。「だから、午後は迷いがあったら分かるまで停まろう、ということにしたんです。迷ったときは僕もコマ図を見て、ナビゲーターと意見をすり合わせる。そしたら、タイムをグッと短縮できたんです」。実は、ここがドライバーとナビがギクシャクするかどうか、チームがうまく回るかどうかの境目。川畑はそこに3日で気づいた。「いままではクルマを壊すことなく速く走るということだけを考えていたんですけど、①潰さない、②迷わない、③速く走る、と優先順位を変えました。これは自分との戦いですね。

それが分かっただけでもラリードライバーとしてちょっと成長できたかなって」。トップドリフターとしてのプライドを持ち込まずオープンに構え、自分が気づくことを重視したのだ。

だが、4日目以降のミャンマーステージは想像をはるかに超えてハードだった。川畑も5日目の渡河エリアといくつか大きめのギャップでラジエーターを破損し、オーバーヒートさせてしまう。しかし、ここから強運を発揮。まず、計時区間を抜けるまでエンジンが持ってくれた。その後12時間かけてリエゾンを移動。最大のペナルティを覚悟するも、2輪がミャンマーの高速道路を走れなかったこともあり、全車の到着時間が不問に。そして、エンジン修理が翌朝のスタート5分前に終了。最後はマシンを労りながらゴールへ運び、初出場でT1Gガソリンクラス2位という成績を収めてしまった。

「葛藤やツラい場面もありましたけど、低μ路でのマシンコントロールという面ではクルマとタイヤ、そして自分の腕を信じて走ることができました。OPEN COUNTRY M/Tはドライでもウエットでもドライバーの気持ちを路面にしっかり伝えてくれる、いいタイヤでした。大柄で重いプラドを思いどおりに振り回せすことができたし、狭い立木の間を中高速ですり抜けることもできた。運転していて爽快感がありましたね。それに、僕のクルマではパンクはゼロ。できれば、来年もこのチーム、このタイヤで挑戦したいですね。応援してくださったみなさん、本当にありがとうございました！」

2019年K-TAI総合結果

Pos.	No.	Team	Laps
1	86	カローラ新茨城 -Reon Kids -1	136
2	311	C.S.I Racing #2	135
	13	OBK motorsports	
3	123	カレッジ CRG	134
	38	TeamKRS-DAI&MKS	
	75	RF.AOYAMA 酒パワーズ	
4	2	ハヤコバレーシング	133
	88	Team 道楽の会 @SILK	
	23	A1-RACING RED	
	87	Scuderia GR	
	32	ROSSO@GEN	
5	312	C.S.I Racing #3	132
	85	U1-WORKS T	
	37	TeamKRS-DAI&MKS	
	89	TCG Racing Project	
	538	二代目 538-Racing	
	21	俺らレーシング	
6	7	TOUSOU RS A	131
	20	YAMAHA 挑 4 with S・C	
7	97	クラブレーシング・トロワ	130
	50	50'S@ 青山	
	82	レーシングチーム オビ	
	73	カローラ新茨城 -Reon Kids-3	
	51	たなばた OJISANS	
	111	煙屋カート同好会	
	92	SEA BEES with 脱水庄司邦彦	
※	207	r-kart B&S XR1450	129
8	202	幸田サーキット永井医院モアコラ☆ワコーズ	129
	30	カローラ新茨城 -Reon Kids-2	
	178	S.T.S.S	
	79	E.R.O Racing Team M	
	5	MIC KARTING	
	125	BLUE EYES K	
	80	OREGA RACING A @GEN	
	201	永井医院モアコラ r-kart 幸田ワコーズ	
	25	racer racer r-kart	
9	298	GR Garage つくば RT3	128
	55	SEA BEES with 熱中庄司邦彦	
	52	BLACK OUT RACING T/M	
	180	GR Garage つくば RT1	
	26	RISE 遊心 products!	
	205	幸田サーキット TEAM Bee ワコーズ	
	203	タカスサーキット RT rkart yrp	
	6	ティーチャー & サラリーマン	
	22	レッドマムシビレルパシフィック NRT	
	8	TOUSOU RS B	
	555	Team supArna	
	14	高根沢オートクラブ★ OB チーム	
	90	チーム P・R・U	
10	84	U1-WORKS K	127
	823	A1-RACING BLUE	
	18	チームフマキラー /withPG	
	27	PAROLIN・チームベア	
11	3	Team イケ麺 racing	126
	65	新千歳モーターランド	
	17	KEIHIN MARIO RT	
	47	チームわいわい M2t	
	711	吉宗 Racing	
	35	パワークラスター K3	
	46	SRKT	
	74	チームスーパーわいわい M2t	
	101	FIELD@tousou	
	60	FRC	
12	117	Y ショップ針屋	125
	31	3% 泥酔 ing@GEN	
	129	読売自動車大学校	
13	77	HK-Racing with GC	124
	11	スクーデリア LCT	
	16	team G・J・C	
14	138	3B-Racing	123
	53	538-Racing	
	727	ニッパツ・チームベア	
	28	水月・チームベア	
15	61	イワゾー・ノバレーシング	122
	81	OREGA RACING B @GEN	
	204	幸田サーキット TEAM あべし !! モアコラ	
	71	テクノ KX ネモ☆アドレナリンレーシング	
16	700	GR Garage つくば RT2	121
	15	ボンバーレーシング	
	95	クラブレーシング・アン	
	42	NK SPEED by KBF	
	36	K-E POWER WORKS	
	112	TEAM シズメン ODO 残党団	
	666	ガレージ Cwith エースポーツレーシング	
17	122	TEAM ☆ GAIJIN	120
	98	クラブレーシング・キャトル	
18	118	チーム 18 の 1	119
19	10	チーム FB レーシング	118
20	501	510club-Reon	117
	63	TMKC ■アーネスト■亀	
	45	Funny onza B チーム	
	313	C.S.I Racing #4	
21	262	SPS 川口	116
22	72	アンクル・チームベア	115
23	320	サイバーフォーミュラ・ユニオンセイバー	114
	99	team ECO RUN	
24	29	ぽっチャーリー	112
25	69	E.R.O Racing Team S	110
	62	TMKC ★アーネスト★兎	
26	510	AQUA with GR つくば	109
27	44	Funny onza	108
	64	RT モビリスタ @GJC	
28	39	TKC	107
29	68	岡崎建設エンジョイクラブ	106
	54	tact つくば自動車大学校	
30	100	かもねぎ商会 @ ガレージ茶畑	105
31	318	サイバーフォーミュラ・スゴウアスラーダ	104
	83	Team HKR	
32	56	YKB@YOKOHAMA	103
33	70	racer racer ACCEL	92
34	96	クラブレーシング・ドゥ	89
35	24	FC Speed	88
		以下フィニッシュライン不通過	
36	43	BOOFOOSETSU	133
37	310	C.S.I Racing #1	131
38	9	ddd	125
39	66	SUBARU GP	121
40	701	YMC.ADVAN Racing	98
41	206	r-kart B&S206	97

※ #207は賞典外
※クラスI、クラスII表記は割愛した総合結果

モータージャーナリスト先川知香の“K-TAI”インプレ



2019年もてぎKART耐久フェスティバル
8月4日 ツインリンクもてぎロードコース



恐怖の先の達成感

Text：先川知香（Chika Sakikawa） Photo：クラブレーシング（Club Racing）

2輪から4輪までエンジンの付いた乗り物やモータースポーツが大好きで、趣味はバイクでのサーキット走行。そんな私が、ツインリンクもてぎで行なわれたスポーツカートの7時間耐久レース『K-TAI』に参加してきました。

チームの方に誘われて気軽に参加を決めた私でしたが、よくよく考えればカートはほぼ未経験。わずかに数回、レンタルカートで遊んだことがあるというレベルです（汗）。とはいえ、2輪でサーキットを走っている自信からか、単に私の性格によるものか（!?）「コース上の走行ルールはだいたい分かるし、大丈夫でしょ」という考えが甘かった。私はツインリンクもてぎのフルコースで、カートの洗礼を受けることになります。

チームメンバーの中でもまったくのカート未経験者は私だけの様子で、みんな順調にラップタイムを刻んでいきました。そしてついに、私の順番が回ってきます。

カートに乗り込みエンジンをかけてピットアウトし、手をあげてコースに合流すると4コーナーぐらいまではコースの右側を走行して……と、朝のブリーフィングで説明されたとおりに慎重にアクセルを踏んでいきます。そんなノロノロと走る私の右から左から、レーシングスピードで走るマシンの集団が接触スレスレのラインで抜き去っていきました。

「怖い……」

ピットアウトしたばかりのマシンと遅いマシンは、コース右側を走行していれば安全だという説明を受けたのに、右側を走る私の両側からビュンビュンと抜き去っていくベテランドライバーたち。ひとつの集団が過ぎ去っても、すぐに次の集団がやって来てしまいます。

「いったいどこを走ればいいんだろう（冷汗）」

一度でも経験した人なら分かると思いますが、カートは想像以上に簡単にスピンしてしまうので、限界を知らない私にはアクセルもブレーキも思いっきり踏むことができません。それでも、これは耐久レース。「絶対に次のドライバーにつなぐんだ！」という一心で周回を重ねていきました。速く走れない私が耐久レースでチームに貢献できるのは、無事に自分の周回を終えてマシンをピットに戻すことだけなのです。

ところが、2回目のスティントで悪夢の瞬間がやってきます。高速で走るマシンの集団に抜かれる際、そのなかの1台と接触してしまったのです。自分のスティントはなんとか走り切ったものの、リヤシャフトが曲がってしまいピットでの修復作業に時間を取られる結果に。残念ながら、次のドライバーに無傷のままマシンをつなぐことはできませんでした。最終的には時間内に修復を終え、チェッカーを受けることはできたのですが、私たち96号車はトップから47周後れという悔しい結果に。「来年こそはもっと練習して、万全の状態で参加してやるんだ」と心に決めた1日となりました。

ただ、自分の未熟さや悔しさだけではなく、ポジティブな発見も。今回、参戦させてもらったチームのメンバーは、ほとんど初対面に近い状態だったのですが、チェッカーという同じ目標に向かっているうちに、気付けばみんなが打ち解けていました。大人になると忘れてしまいがちな「みんなで何かをやり遂げる楽しさや達成感」をK-TAIが思い出させてくれたのです。たしかに怖い思いはしましたが、それでもチェッカーを受けたときには満足感でいっぱいになる。『初心者でも楽しめるカートの耐久イベント』というコンセプトを全身で体感することができました。





クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第 61 回

31歳のヒーロー

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

三十一歳のころ、ボクシングジムに通っていた。世界チャンピオンを輩出してきた東京の協栄ジムだ。とある席で、会長のマック金平さんと隣りあい、話を重ねているうち、

「あんた、ボクシングやらなあかん」

と、ジムの会員証をじかに手渡されたのがきっかけだ。

ストレッチ、基礎トレのあと、バンデージを巻いてグラブをはめる。サンドバッグとパンチングボールをそれぞれ五ラウンド。カーンとゴングが鳴ったら一分間の休憩。

ジムの隅で、サンドバッグ相手に、ものすごいパンチを浴びせている先輩がいた。頭は巨大なアフロヘア。160センチくらいの背丈で、闘牛みたいに肩を膨らせ、ジムの建物が揺れるほどの勢いで、ズドン！ バシン！ 拳を打ちつける。そのたびサンドバッグは軽く宙に浮く。

もとチャンピオンかもしれない。カーン、とゴングが鳴った休憩時、挨拶にいった。

「あの、はじめまして」「ハア、ハア」「いしいと申します。練習生です」「ハア、ハア」「先輩、すごいパンチですね」「ハア、ハア」「お名前は、なんておっしゃるんです」

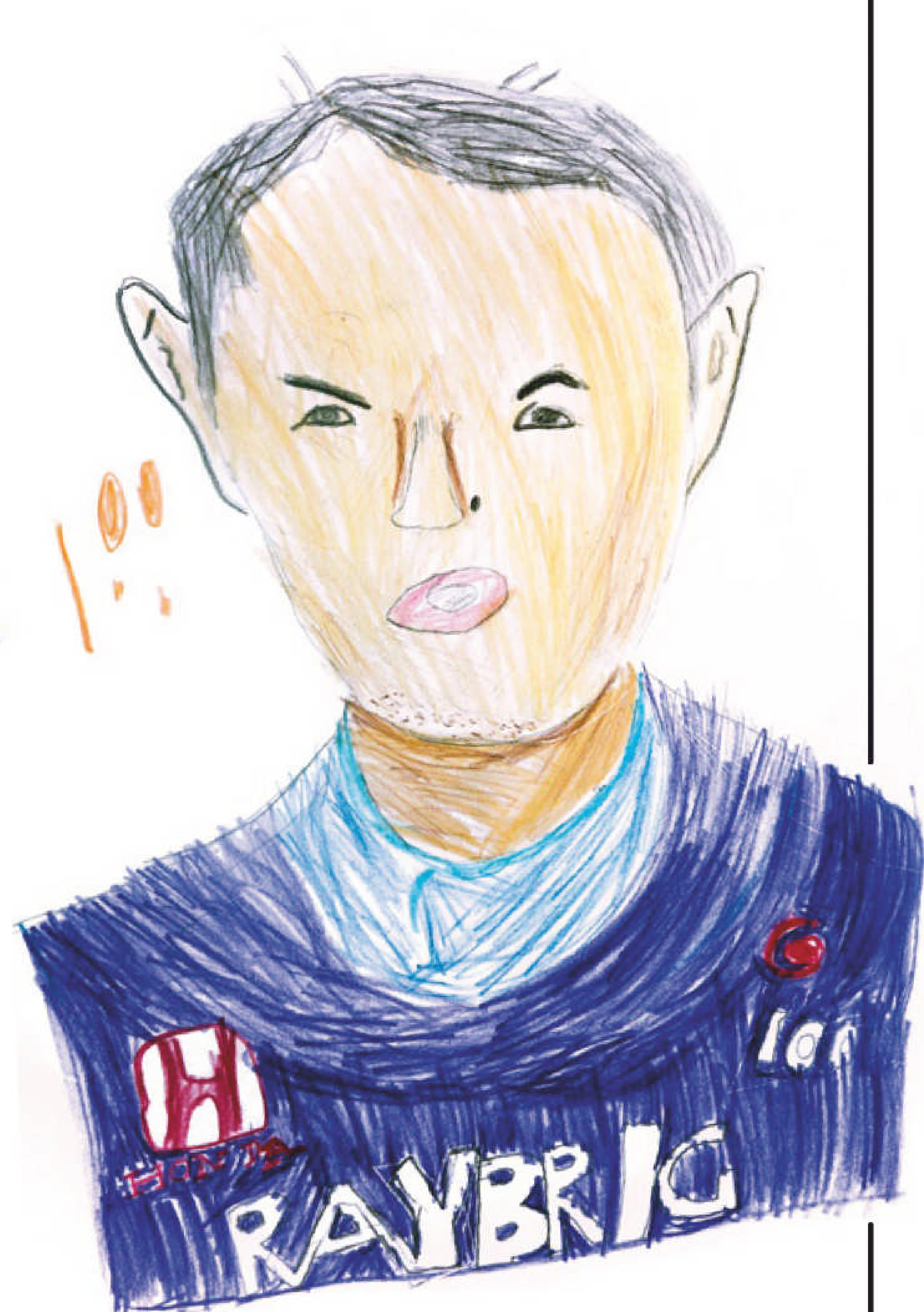
すると先輩は、ぐい、と右のグラブを挙げた。手首の表側に、白い油性ペンで「テキサス」と書いてある。

「テキサス、さんですか」

先輩は首を振り、今度は左のグラブもならべて掲げた。「ハリケーン」と書いてある。

「テキサス、ハリケーン、さんですか」

先輩は「ハアッ」とうなずき、カーンとゴングが鳴った瞬間、サンドバッグに向きなおるや、また肩を膨らせ、アフロヘアを揺らせて、ズドン！ バシン！ とまた、強烈なパンチを打ち込みはじめた。



トレーナーの小林さんにきくと、テキサス・ハリケーンは五十代半ば。パンチと腹筋の強さは世界チャンピオンクラス。「こころが弱い」ので若い頃ではパッとしなかったが、現在「オヤジボクシング」界（そんなものがある！）のヒーローなのだとか。

ひとひの得意な競走馬の世界で、オジュウチョウサンという八歳馬がいる。ダービーや菊花賞を競う三歳馬たちからしたら、はるかなオヤジである。オジュウの専門は障害レースで、中山グランドジャンプ四連覇、十一レース連続勝利など、平地・障害含めての日本記録をもち、四年連続して年度代表馬にえらばれている。

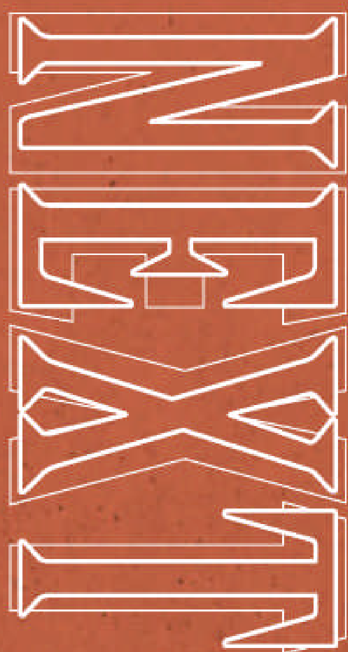
この強烈なオヤジが、昨年の末に有馬記念グランプリに出走し、競馬ファンはどよめき沸きたった。たとえていうなら、全盛時のカルロス・サインツが、シーズン中モナコGPに出るようなもの。結果は九着だったが、逃げ馬について途中まで二、三番手を走りつづけ、全国で見まもるオヤジたちを泣かせた。

山本尚貴は父親になった。三十一歳。オジュウチョウサンと同じく、ずっとトップカテゴリーを走りつづけ、いま頂点にいる。

オヤジであることとヒーローであることは矛盾しない。九着でも五十過ぎでも、ひとの胸を打ち、一生消えない姿を焼き付けることはできる。いまだダカールラリーを走りつづける、サインツや菅原さんみたいな「こころの強さ」さえ、保持しつづけることができるなら。

テキサス・ハリケーンに会ったその夜、勤めていたバーでその話をすると、カウンターの若い女性客が「知ってる！」と叫んだ。三日前、原宿でヒールを折ってしゃがんでいると「オ、オ茶イカナイ……」と、小柄でムキムキの男性に声をかけられた。いまから会社なんで、とこたえると、アフロヘアを揺らせ猛ダッシュで去っていった。「心が弱いっていうより、やさしすぎる感じ」とそのお客はいった。テキサス・ハリケーンは、若い頃の試合中、本気で相手の顔にパンチを打ち込めなかったのかもしれない。

絵：いしいひとひ



次号オートスポーツは9月20日(金)発売です

10月4日号 No.1515 定価580円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

2020年 新型GT500車両分析
～走り始めるClass1車両を徹底チェック～

―スーパーGTオートポリス―来季国内レース先読み―B-maxシミュレータ―ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 1/24 Renault 4 Fourgonnette Service Car 1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/24スケールモデルからRenault 4 Fourgonnette Service Carのプラスチックキットを１名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 GOODSMILE RACING × BLACK FALCON コラボTシャツ 1名様

今年も谷口信輝、片岡龍也、小林可夢偉の３人で鈴鹿10時間耐久レースを戦ったグッドスマイル・レーシング。プレゼントのＴシャツは７月にスパ24時間で共に戦ったブラックファルコンとのコラボしたもの。さらに、スタッフ限定Ｔシャツのため、非売品のレアアイテムだ。（サイズ：Ｌ）
提供：GOODSMILE RACING
URL：https://www.goodsmileracing.com

3 DTMクイズカード 1名様

DTMとの交流戦まであとわずかに迫り、今号ではDTM大特集を掲載。より詳しくDTMを知るために全50問におよぶアウディのクイズカードで、DTMの知識を手に入れよう。これであなたもDTMマスターになれるかも？（サイズ：126mm×87mm。英語）
提供：Audi Sport
URL：https://www.audi.com

4 Modulo Drago CORSEクリアファイル 2名様

スーパーGT GT300クラスに参戦している34号車Modulo KENWOOD NSX GT3。レギュラードライバーである道上龍、大津弘樹に加え中嶋大祐をサードドライバーに迎え入れ、鈴鹿10時間を戦った。
提供：ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/modulox/modulo/

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2019年9月20日**（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1514号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年9月19日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり１回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1514

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



PUと同じ素材を採用! EDIFICE×Honda Racingコラボ第2弾

数多くレーシングチームとのコラボレーション商品が展開されてきたCASIO EDIFICEシリーズ。F1日本GPが開催される今年10月には、Honda Racingとのコラボレーション第２弾が発売される。
今回限定販売されるのは、『EQB-1000HRS-1AJR』と『EQB-1000HR-1AJR』の２モデル。どちらもホンダの四輪モータースポーツ部門の技術開発を行なっているHRD Sakuraの協力のもと製作された。とくに『EQB-1000HRS』のベゼルには、F1パワーユニット内部のエンジンバルブと同じ素材、チタンアルミナイドをEDIFICEとしては初めて採用するなど、ホンダのレーシングスピリットを見事に体現した仕上がりとなっている。
この２モデルはどちらも限定品。ホンダF1ファンはもちろん、日常的にレース界の息吹を感じていたい方には、ぜひおすすめしたい逸品だ。

■CASIO EDIFICE
Honda Racing Limited Edition
●ラインアップ：EQB-1000HRS-1AJR／EQB-1000HR-1AJR
●価格：
EQB-1000HRS-1AJR：11万円（税抜）
EQB-1000HR-1AJR：6万2000円（税抜）
●詳細URL：https://www.edifice-watches.com/jp/ja/collection/limited_edition/



Aaaaaaaaaaaaa

FSWが初心者向けキャンペーン実施中

サーキットを走ってみたいと思っていたが、機会を逃していた。そんな読者に、今回は「FISCO ライセンス夏キャンペーン」をご紹介する。
このキャンペーンは、「これからサーキット走行にチャレンジしよう」という方を対象に、富士スピードウェイが企画したもの。同キャンペーンでは富士24時間さながらにナイトセッションが体験できる『Night Racing Experience』と、サーキットを走る際に必要な注意事項を学べるミーティングとスポーツ走行がセットになった『TRY！ スポーツ走行』の両イベントが目玉。前者は９月24日(火)、後者は翌25日（水）に開催される予定となっている。その他、FISCOライセンス会員ならスポーツ走行回数券が15％オフで買えるキャンペーンも実施中。それぞれの詳しい情報は別途記載のURLにアクセスしてほしい。

■FISCOライセンス夏キャンペーン
●開催場所：富士スピードウェイ
●URL:http://www.fsw.tv/freeinfo/038438.html

Sound of ENGINE 前売り券は15日発売

“モータースポーツの歴史”にスポットを当てるべくモビリティランドが主催している『SUZUKA Sound of ENGINE』。今年も11月15日（土）、16日（日）に開催されるが、その前売りチケットが９月15日（日）から販売が開始される。
二輪、四輪問わず、モータースポーツの歴史を体験できるこのイベント。今年はF1史上初の６輪マシン、ティレルP34が登場するなど、歴史的価値あふれるレーシングマシンが集結する。９月30日まで
なら、イベント観戦１日券が大人2500円、２日券が3500円と、少しお得に購入できる。また、グリッドウォーク、ピットウォークに参加できるほか、２コーナーイン側の『激感エリア』などに入場できる『パドック“プラス”』も展開されている。詳しい料金などは、下記のURLからチェックされたし。

■SUZUKA SOUND OF ENGINE
●開催日時：11月16(土)、17(日)
●前売り券発売日：９月15日（日）
●URL:https://www.suzukacircuit.jp/soundofengine/